FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE RENNES

Réaction contre les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport maritime

THÈSE POUR LE DOCTORAT
(Sciences juridiques)

présentée et soutenue le Samedi 19 Décembre 1925, à 14 heures

PAR

ROBERT TASSEL
Avocat à la Cour d'Appel de Rennes

Membres du Jury { MM. CHAUVEAU, Doyen, Président.
LENOAN, Agrégé.
CHEVALLIER, Chargé de Cours.

RENNES
IMP. EDONEUR
65, Avenue du Mail

1925

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE RENNES

Réaction contre les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport maritime

THÈSE POUR LE DOCTORAT
(Sciences juridiques)

présentée et soutenue le Samedi 19 Décembre 1925, à 14 heures

PAR

ROBERT TASSEL

Avocat à la Cour d'Appel de Rennes

Membres du Jury MM. CHAUVEAU, Doyen, Président.
LENOAN, Agrégé.
CHEVALLIER, Chargé de Cours.

RENNES
IMP. EDONEUR
65, Avenue du Mail

1925

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

ABRÉVIATIONS

A. — *Revue internationale de droit maritime*, dirigée par M. Autran.

Dor. — *Revue de droit maritime comparé*, dirigée par M. Dor.

S. — *Recueil périodique de Sirey.*

D. — *Recueil périodique de Dalloz.*

G. P. — *Gazette du Palais.*

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549208_0017

BIBLIOGRAPHIE

AUTEURS

Bonnecase. — *Traité de droit commercial maritime.*

Bonnecase. — *Le particularisme du droit commercial maritime.*

De Courcy. — *Questions de droit maritime.*

Desjardins — *Traité de droit commercial maritime.*

Lyon-Caen & Renault. — *Traité de droit commercial.*

Planiol. — *Traité élémentaire de droit civil.*

Ripert. — *Traité de droit maritime.*

Smesters. — *Droit maritime et droit fluvial.*

Thaller. — *Traité élémentaire de droit commercial.*

Vermond. — *Manuel de droit maritime.*

Verneaux. — *L'industrie des transports maritimes au* XIX^e^ *siècle.*

THÈSES

Cluzel. — *Essai sur les clauses d'irresponsabilité*, Paris, 1913.

GAUTIER. — *Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport maritime.* Aix, 1910.

MARTINESCO. — *De l'abus de droit en matière de transport.* Paris, 1920.

TALLAVIGNE D'ANGLES. — *La responsabilité dans les connaissements français.* Paris, 1908.

REVUES

Annales de droit commercial.

Bulletin de la marine marchande.

Gazette du Palais.

Journal de droit international privé.

Journal de jurisprudence maritime de Marseille.

Recueil de jurisprudence commercial et maritime du Hâvre.

Recueil périodique de Sirey.

Recueil périodique de Dalloz.

Revue de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes.

Revue critique de législation et de jurisprudence.

Revue internationale de droit maritime.

Revue de droit maritime comparé.

INTRODUCTION

L'armement français a besoin d'être protégé pour ne pas être mis en état d'infériorité par les nations concurrentes. Le législateur a senti la nécessité de soumettre l'armateur à un régime de faveur; il a limité sa responsabilité à l'abandon du navire et du fret, il lui a accordé de nombreuses subventions sous forme de primes à la construction et à la navigation. A ces avantages légaux les armateurs ont ajouté une protection conventionnelle par l'insertion dans les connaissements de clauses d'exonération et de limitation de responsabilité, très souvent abusives. Le chargeur est obligé la plupart du temps de s'incliner devant les conditions des grandes compagnies de navigation qui ont un monopole de fait et ne lui permettent pas de discuter les clauses des connaissements, alors qu'autrefois il traitait d'égal à égal avec un armateur isolé. L'abus trop criant a provoqué une réaction de la part des

chargeurs; modérés dans leurs réclamations ils ne demandent pas de soumettre le transporteur maritime au même régime que le transporteur terrestre, ils acceptent l'exonération des fautes nautiques des préposés mais ils réclament la non exonération des fautes commerciales, distinction qui a été admise par certaines législations étrangères. Les chargeurs ont obtenu satisfaction de certains tribunaux de commerce, mais tant que la Cour de Cassation ne modifiera pas sa jurisprudence un revirement complet sera impossible. Un résultat pourrait être obtenu par voie d'accord volontaire entre les intéressés ou par l'intervention du législateur. Le premier moyen a été préconisé à La Haye en 1922 par l'adoption volontaire d'un connaissement-type, mais dans les conférences qui suivirent, les délégués s'accordèrent pour demander dans chaque pays l'intervention du législateur, ce dernier se conformant aux principes établis par une conférence internationale.

Nous nous proposons d'exposer ce mouvement de réaction qui s'est produit non seulement en France mais à l'étranger.

CHAPITRE PREMIER

La responsabilité légale de l'armateur et sa limitation en l'absence de clauses d'irresponsabilité.

Section I

La responsabilité de l'armateur d'après le Code de Commerce et les principes généraux du droit.

L'affrètement ou contrat de transport maritime met en rapport deux personnes, le chargeur de marchandises et le propriétaire du navire ou armateur, qui se charge du transport moyennant un prix appelé fret.

Nous n'étudierons ici que le contrat passé entre l'armateur propriétaire du navire et le chargeur;

chargeurs; modérés dans leurs réclamations ils ne demandent pas de soumettre le transporteur maritime au même régime que le transporteur terrestre, ils acceptent l'exonération des fautes nautiques des préposés mais ils réclament la non exonération des fautes commerciales, distinction qui a été admise par certaines législations étrangères. Les chargeurs ont obtenu satisfaction de certains tribunaux de commerce, mais tant que la Cour de Cassation ne modifiera pas sa jurisprudence un revirement complet sera impossible. Un résultat pourrait être obtenu par voie d'accord volontaire entre les intéressés ou par l'intervention du législateur. Le premier moyen a été préconisé à La Haye en 1922 par l'adoption volontaire d'un connaissement-type, mais dans les conférences qui suivirent, les délégués s'accordèrent pour demander dans chaque pays l'intervention du législateur, ce dernier se conformant aux principes établis par une conférence internationale.

Nous nous proposons d'exposer ce mouvement de réaction qui s'est produit non seulement en France mais à l'étranger.

CHAPITRE PREMIER

La responsabilité légale de l'armateur et sa limitation en l'absence de clauses d'irresponsabilité.

Section I

La responsabilité de l'armateur d'après le Code de Commerce et les principes généraux du droit.

L'affrètement ou contrat de transport maritime met en rapport deux personnes, le chargeur de marchandises et le propriétaire du navire ou armateur, qui se charge du transport moyennant un prix appelé fret.

Nous n'étudierons ici que le contrat passé entre l'armateur propriétaire du navire et le chargeur;

nous laisserons de côté le rôle joué dans l'affrètement par l'armateur-locataire.

L'armateur peut être en même temps le capitaine du navire. Cette situation, assez fréquente autrefois, est très rare aujourd'hui où les navires appartiennent la plupart du temps à des sociétés dont les actionnaires peuvent ne rien connaître à l'expédition maritime. La direction du navire est confiée au capitaine, qui prend les mesures nécessaires pour mener à bien l'expédition maritime; représentant de l'armateur, il agit au nom de ce dernier qui est civilement responsable de ses actes. Cette situation est prévue par l'art. 216 du Code de Commerce : « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. »

Plus loin l'art. 221 met directement en cause le capitaine : « Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions. »

L'art. 222 le déclare « responsable des marchandises dont il se charge. Il en fournit une reconnaissance. Cette reconnaissance se nomme connaissement ».

Le capitaine ne peut se dégager de cette responsabilité que par la preuve d'obstacles de force majeure (Art. 230).

Les règles ci-dessus ne sont pas spéciales au contrat d'affrètement, elles découlent aussi des principes généraux du contrat de transport et des articles du Code civil relatifs aux rapports entre le

commettant et son préposé. Si le transporteur maritime a un caractère spécial en raison de son but, le commerce maritime et de son moyen d'exécution, le navire, il encourt cependant la responsabilité du droit commun du transporteur. L'armateur qui détient la marchandise d'autrui doit en rendre compte, s'il ne peut pas la restituer ou si elle est détériorée, il est présumé en faute. Cette obligation résulte des articles du Code civil.

Art. 1302 : « Lorsque le corps certain et déterminé qui était l'objet de l'obligation, vient à périr, est mis hors du commerce, ou se perd de manière qu'on en ignore absolument l'existence, l'obligation est éteinte si la chose a péri ou a été perdue sans la faute du débiteur. Le débiteur est tenu de prouver le cas fortuit qu'il allègue. »

L'art. 1784 au titre des transports n'est qu'une application de ce principe plus général : « Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure. »

Par ces textes et par les principes généraux du droit, le transporteur maritime est tenu avant le départ, de mettre le navire en bon état de navigabilité, de recevoir les marchandises et de les arrimer convenablement ; pendant le voyage, il devra transporter les marchandises à l'endroit convenu, dans le délai voulu et veiller à leur conservation ; il sera responsable des pertes ou avaries.

La plupart de ces obligations sont à la charge du capitaine, agent d'exécution de l'expédition maritime, mais l'armateur restera civilement responsable

des faits du capitaine arrivés à l'occasion du transport, par sa faute ou sa négligence. Si les marchandises ont été détruites ou avariées, si elles arrivent à destination en retard, l'armateur sera responsable et il ne pourra dégager sa responsabilité qu'en prouvant la force majeure, le vice propre de la marchandise ou la faute du chargeur. La preuve est parfois difficile à établir, mais pour y arriver l'armateur peut se servir de tous les moyens, entre autres des livres de bord prévus par l'art. 224 du Code de Commerce.

Nous verrons plus loin que l'armateur fait tous ses efforts pour écarter cette présomption de faute, il a réussi à beaucoup l'atténuer par les clauses insérées dans les connaissements.

Section II

La limitation légale de responsabilité. L'abandon du navire et du fret.

Si la responsabilité de l'armateur parait bien lourde d'après les textes que nous venons de lire, elle est cependant atténuée par l'art. 216 du Code de Commerce relatif à la responsabilité civile de l'armateur pour les faits et engagements du capitaine relatif à l'expédition : « Il peut dans tous les cas s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon

du navire et du fret. » Le Code sépare ainsi la fortune de mer de l'armateur de sa fortune de terre. Ce texte est une originalité du droit maritime. Le capitaine chargé par l'armateur de l'expédition maritime, n'est pas en effet un préposé ordinaire ; pendant le voyage il perd contact avec son commettant et jouit nécessairement d'une grande initiative. Il fait non seulement les actes matériels nécessaires pour la conduite du navire, mais aussi des actes juridiques que nécessitera la bonne marche de l'expédition tels que la vente des marchandises, des emprunts, etc. Les obligations nées du fait du capitaine peuvent être très lourdes, sans que l'armateur y ait joué le moindre rôle, il est juste que le préposé ayant beaucoup d'initiative, la responsabilité du commettant soit d'autant plus limitée.

Toutes les législations sous une forme ou sous une autre, ont admis la nécessité de cette limitation. En Angleterre l'indemnité est fixée à tant par tonneau, que le navire soit un bâtiment de luxe ou un cargo vulgaire, à tonnage égal, l'indemnité sera la même. En France la responsabilité de l'armateur est limitée à la valeur du navire et du fret, et la limitation s'applique non seulement pour les actes illicites du capitaine mais aussi aux engagements contractuels de ce dernier.

Cette mesure édictée par la loi en faveur de l'armateur recevait autrefois son application, les marchandises valaient souvent plus que le navire, mais aujourd'hui les navires ont acquis une très grosse valeur par suite de leurs perfectionnements mécaniques et de leur fort tonnage. L'armateur n'a plus avantage à recourir à la faculté d'abandon ; pour limiter sa responsabilité il agit par voie contractuelle.

CHAPITRE II

La responsabilité conventionnelle de l'armateur. Réaction d'une partie de la jurisprudence contre les clauses d'irresponsabilité.

L'armateur a voulu écarter par des clauses d'exonération la responsabilité qu'il encourt soit de ses fautes personnelles, soit des fautes de ses préposés.

Cette pratique, en usage en Angleterre, dès le début du XIX^e^ siècle, fut rapidement adoptée en France où elle prit une extension de plus en plus grande, par suite de l'accueil que lui a fait la Cour de Cassation.

Dans les différentes sections de notre chapitre nous étudierons ces dérogations conventionnelles qui réduisent à peu près à néant la responsabilité légale de l'armateur. Il sera intéressant d'étudier à

ce sujet le mouvement de réaction de certains tribunaux qui veulent soumettre l'armateur au droit commun.

Les clauses d'irresponsabilité peuvent se classer en trois catégories : 1°) les clauses d'exonération des fautes personnelles ; 2°) les clauses limitatives de responsabilité ; 3°) les clauses d'exonération des fautes des préposés.

Section I

Les clauses d'exonération des fautes personnelles.

L'armateur s'exonère parfois directement de la responsabilité de ses fautes personnelles, mais le plus souvent il prend un chemin détourné, il insère dans les connaissements des clauses dégageant sa responsabilité de la constatation du chargement, de telle avarie ou de telle cause particulière d'avarie. Ces clauses qui font dépendre la non responsabilité d'un fait matériel, sans distinguer s'il est dû à la force majeure, au fait du capitaine ou de l'armateur, sont en réalité des clauses d'exonération des fautes personnelles de l'armateur. La jurisprudence de la Cour de Cassation limite leur portée au renversement du fardeau de la preuve, le chargeur ou le destinataire doit prouver la faute de l'armateur.

Les clauses relatives à la constatation du chargement « *que dit être, poids, quantité inconnue, etc.* » ont pour but de détruire la force probante des énonciations du chargeur, l'armateur déclare qu'il n'a pas contrôlé l'embarquement, le connaissement n'est plus qu'une simple déclaration de l'expéditeur. Ces mentions sont indispensables, étant donnée la rapidité des opérations du chargement qui rendent le contrôle très difficile.

Le connaissement n'ayant plus sa force probante, nous estimons que le chargeur pourra prouver par les autres moyens à sa disposition que les quantités chargées correspondent aux énonciations du connaissement. Dans ce cas, l'armateur sera responsable des pertes ou avaries à moins qu'il ne prouve le cas fortuit ou la force majeure. Tel n'est pas l'avis de la Cour de Cassation, dans sa tendance à vouloir protéger l'armateur, la preuve du manquant ne lui suffit pas, elle exige la preuve de la faute de ce dernier.

Dans un arrêt du 21 février 1906 (1) elle décide que la clause doit produire une exonération complète de responsabilité lorsque le chargeur ou destinataire n'a fait la preuve d'aucune faute précise du capitaine ou de l'armateur.

Les tribunaux de commerce ont réagi contre cette jurisprudence et restreint la portée de la clause à ses justes limites. Le Tribunal de Commerce de Dunkerque par jugement du 3 novembre 1924 (2) a décidé que : « la mention : *each bag said to weight*

(1) A. XXI, 580.
(2) Dor. 1924, T. II, 890.

a pour but de protéger le capitaine contre toute erreur ou fraude dans l'indication du poids porté au connaissement, mais elle cesse d'avoir effet s'il est démontré par le réclamateur de la marchandise, par preuves ou tout au moins par présomptions précises et concordantes, que le poids porté au connaissement était réellement le poids embarqué ».

La difficulté par le destinataire à prouver la concordance des marchandises au départ avec les mentions du connaissement a amené certains tribunaux à ne pas tenir compte de la mention « *que dit être* » pour les marchandises qui peuvent être facilement contrôlées à l'embarquement (1).

De même le Tribunal de Marseille a décidé le 18 mars 1904 (2) qu'il y a présomption de faute s'il y a une trop grande différence entre les quantités déclarées au connaissement et les quantités livrées. Le Tribunal de Commerce du Hâvre semble vouloir suivre dans cette voie le Tribunal de Marseille (3).

La jurisprudence de ces différents tribunaux va à l'encontre de la jurisprudence de la Cour de Cassation qui a estimé, dans un arrêt du 21 février 1901 (4) qu'un manquant de 30 % n'impliquait pas une faute personnelle du capitaine et que la clause « *poids et quantité inconnus* » destinés à couvrir sa responsabilité devait produire ses effets.

La jurisprudence limite au renversement de la

(1) Tribunal de Marseille, 14 mars 1887.
Bordeaux, 9 novembre 1888.

(2) A. XXI, 580.

(3) Le Hâvre, 24 juillet 1920. Rec. Hâvre 1920-1-200 et 1922-2-160.

(4) A. XXI, 580.

preuve l'effet des clauses exonérant l'armateur pour telle avarie particulière, par exemple bris ou casse (1) ou telle cause d'avarie, mouillure d'eau douce, incendie, etc. (2).

Si une telle clause figure seule dans le connaissement, le chargeur devra prouver une faute déterminée de l'armateur ou du capitaine; si elle est jointe à une clause d'exonération des fautes des préposés, il devra prouver que la faute personnelle de l'armateur a été la cause indirecte de l'avarie. Il a été jugé, par exemple, que la clause d'exonération pour mouillure n'exonère pas l'armateur, si la preuve est apportée que les hublots avaient été laissés ouverts sous la pluie.

Dans le cas où l'armateur a stipulé l'exonération directe de ses fautes personnelles, MM. Lyon-Caen et Renault sont partisans de l'application pure et simple de la clause, du moins pour les fautes non intentionnelles; la jurisprudence n'est pas aussi large, ici encore elle limite la portée de la clause au renversement du fardeau de la preuve. Il nous a paru intéressant de reproduire tout au long l'arrêt de la Cour de Cassation du 6 mars 1912 statuant sur cette clause peu fréquente (4).

(1) C. de Cass., 1er mars 1887. S. 87-1-121.
(2) Tribunal de la Seine, 17 mai 1905. A. XXI-62.
(3) Tribunal du Hâvre, 3 avril 1906. A. XXII, 38.
(4) *Gaz. du P.*, 1912-1-566.

La Cour.

Sur l'unique moyen du pourvoi :

Vu l'art. 1134 C. civ. ;

Attendu que des qualités et des motifs de l'arrêt attaqué, il résulte que, suivant connaissement en date de Tonnay-Charente du 13 juillet 1903. « La Peninsular and oriental Steam navigation Company » a reçu de la Société « les héritiers de Marie Brizard et Roger » pour les transporter à Port Arthur, soit par ses navires, soit par navires étrangers, 50 caisses contenant chacune 12 bouteilles d'eau-de-vie ; qu'il était stipulé au dit connaissement que « La Peninsular Company » ne serait pas responsable de ses fautes et celles de ses agents, ni des fautes du capitaine ni des gens de l'équipage ; que les 50 caisses d'eau-de-vie n'ont jamais été remises au destinataire, et qu'en réponse à l'action en paiement de leur valeur formée par « les héritiers de Marie Brizard et Roger », « La Peninsular » tout en maintenant qu'elles avaient été transbordées à Shanghaï le 18 septembre 1903, sur le steamer *Tsizihar* de « La Chinese Eastern Railway Company », et, à leur arrivée à Port Arthur, déposées, faute de réclamation immédiate, dans les magasins de cette Compagnie, a excipé tant de la clause de l'irresponsabilité de ses fautes que de celle de l'exonération des fautes du capitaine ;

Attendu, que si de ces deux clauses la première ne pouvait avoir pour effet d'affranchir « La Peninsular » de toute responsabilité, elle avait du moins, pour conséquence, contrairement au droit commun, de mettre la preuve des fautes qu'elle aurait commises à la charge des « Héritiers de Marie Brizard et Roger »; que l'effet de la seconde était absolu;

Attendu, cependant que, pour condamner, dans ces circonstances, la dite Compagnie à payer, avec dommages-intérêts, à la société expéditrice la valeur des caisses en litige, l'arrêt attaqué s'est borné à dire « qu'il n'y avait pas à s'occuper de cas fortuit ou de la force majeure qui serait à la charge de l'expéditeur ou du destinataire, au moins quant à la preuve, suivant les termes du connaissement; que, dans les circonstances de fait où la Compagnie posait la question, il n'y avait pas de place pour cette hypothèse, et que notamment il était impossible d'invoquer les faits de guerre puisque c'était le 18 septembre 1903 que le transbordement s'était opéré, d'après elle, à Shanghaï, et que c'était en mars 1904 seulement que la guerre avait éclaté brusquement, qu'en statuant ainsi, sans relever à la charge soit de « La Peninsular » elle-même soit de la « Chinese Eastern Railway » aucun fait précis constitutif d'une faute, sans d'autre part s'expliquer sur la clause d'exonération des fautes du capitaine, la Cour de Poitiers n'a pas légalement justifié sa décision et a violé l'article ci-dessus visé.

Casse.....

La jurisprudence déduit les mêmes conséquences de la clause d'exonération pour innavigabilité du navire, elle met la preuve de l'innavigabilité à la charge de l'expéditeur. Dans un arrêt rendu par la Cour de Poitiers le 3 juillet 1916 (1), l'expéditeur a eu gain de cause parce qu'il a prouvé qu'il manquait un rivet à la coque du navire.

Section II

La limitation forfaitaire de responsabilité.

Si malgré les précautions prises, le chargeur finit par atteindre l'armateur, ce dernier a encore une ressource, il peut fixer d'avance à un chiffre maximum les dommages-intérêts qu'il est susceptible de payer. L'indemnité forfaitaire peut être fixée de deux façons différentes, elle peut être limitée au montant du fret ou à tant par colis ou par kilo. Conforme aux principes juridiques qui admettent dans tout contrat une clause pénale, cette limitation forfaitaire peut exclure en fait toute responsabilité,

(1) A. 1918. P. 31.
Dans le même sens, Cass. 18 février 1889. A. IV-629.

si elle est fixée à un taux dérisoire. Admise sans hésitation par la Cour de Cassation, certains tribunaux de commerce tout en l'admettant en principe, ont essayé de restreindre son application.

Le Tribunal de Marseille refuse d'appliquer la clause limitative aux opérations antérieures ou postérieures au débarquement. « La preuve doit être rapportée par le transporteur que les manquants se sont produits au cours du transport maritime. A défaut, il ne peut exciper des clauses limitatives de responsabilité de ses connaissements et doit payer la valeur intégrale des colis disparus. » (1).

Le même tribunal a décidé que cette clause ne pouvait pas s'appliquer aux fautes personnelles de l'armateur (2) « Attendu que le transporteur ne saurait limiter les conséquences de ses propres fautes, que dans cet ordre d'idées, il est inadmissible que l'armateur, par ses propres recherches ou par celle du commandant du navire, ne soit pas en mesure de préciser dans quelles circonstances, un ou plusieurs colis valant 8.000 fr. chacun auraient disparu à bord ou sur le quai ; que semblable chose permet de supposer de la part de ceux qui donnent compte des marchandises à eux confiées, une négligence coupable favorisée précisément par l'application trop facilement faite jusqu'à ces derniers temps, des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité ».

Les tribunaux de commerce virent leur opinion partagée par la Cour de Bordeaux, par un arrêt du

(1) Marseille 26 avril 1921. Rec. Marseille 1922-1-135.
Dans le même sens, Seine 8 juin 1922. *Gaz. du Pal.* 1922-2-95.
(2) Marseille, 15 octobre 1923. *Gaz. Pal.* 1923-2-632.

12 décembre 1918 (1), elle refusa d'appliquer la clause limitative aux fautes personnelles de l'armateur.

Dans l'espèce, la Compagnie de navigation avait fourni au capitaine un navire mal aménagé par suite de la non étanchéité des hublots. La Cour de Cassation confirmant sa jurisprudence antérieure a cassé cet arrêt le 3 juillet 1922 (2) : « Attendu que l'art. 11 des conditions particulières du connaissement limite à un maximum de 1 fr. par kilogr. et de 500 fr. par colis le montant des dommages-intérêts qui pourraient être dûs en cas de perte ou d'irrégularité dans la livraison ;

Attendu qu'une telle clause est licite, et que, hors le cas de dol ou de fraude, l'acceptation par l'expéditeur du connaissement sur lequel elle est inscrite implique acceptations de la clause elle-même ;

Attendu que l'arrêt a cependant refusé d'en faire application par le motif erroné que le transporteur qui n'a pas pris toutes les précautions nécessaires pour préserver la marchandise des avaries ne peut s'exonérer de l'obligation de réparer la totalité du préjudice ;

Attendu qu'en statuant ainsi, l'arrêt a violé le texte susvisé (art. 1.134) ».

Si l'arrêt de la Cour de Bordeaux avait fait jurisprudence, la clause limitative aurait perdu sa raison d'être ; nous verrons en effet que l'armateur insère presque toujours dans les connaissements des clauses d'irresponsabilité des fautes de ses

(1) *Gaz. Pal.* 1922-2-362.

(2) Dor. T. 1. p. 364 et 365. Dans le même sens, Cass. 9 mai 1905. S. 1808-1-990 et Cass. 4 mai 1909. *Gaz. Pal.* 1909-2-296.

préposés, dans ces conditions les fautes personnelles sont les seules à engager sa responsabilité et les seules à l'intéresser.

La plupart des tribunaux décident que la clause ne sera pas appliquée si la faute personnelle est une faute lourde équivalente au dol ; mais quand y-a-t-il faute lourde ? Le vice d'arrimage par par exemple est classé dans cette catégorie par le tribunal de Rouen (15 octobre 1923. — Dor. sup. 1-423) il ne l'est pas par la Cour d'Aix (22 mars 1923. — Dor. 2-564). La non représentation de la marchandise est considérée comme une faute lourde par le tribunal de Marseille (8 mai 1923 — Dor. Sup. 1-328), elle ne l'est pas par la majorité de la jurisprudence (Aix, 14 janvier 1925. Dor. 1925. T. III, p. 164). Ce sont autant de difficultés qui rendent l'application de la clause limitative bien incertaine.

Il arrive parfois que la responsabilité du capitaine soit limitée dans le connaissement. La Cour de Cassation dans un arrêt du 22 janvier 1923 (1) a donné son approbation à ce genre de clause : « Attendu, en effet, qu'il était stipulé à l'art. 13 du connaissement qu'en cas d'avaries ou de manquants dont la Compagnie ou le capitaine seraient tenus pour responsables, il ne pourrait être alloué dans aucun cas, à défaut de déclaration au connaissement, plus d'un franc par décimètre cube ou par kilog au choix de la Compagnie ; que cette clause ayant pour objet, non de supprimer la responsabilité du capitaine, en raison de ses fautes personnelles, mais d'en déterminer et d'en limiter l'éten-

(1) Dor. T. I, p. 380.

due, n'offrait en l'absence de toute circonstance constitutive de dol ou d'une faute lourde équivalente au dol, rien de contraire à l'ordre public; qu'en la déclarant valable, l'arrêt attaqué n'a violé aucun des textes visés au moyen ».

Cet arrêt de la Cour de Cassation va probablement rendre plus fréquente la clause limitative de responsabilité du capitaine, jusqu'ici peu usitée, tandis que les clauses d'exonération des fautes des préposés ou négligences clauses sont insérées dans presque tous les connaissements.

Section III

Les clauses d'exonération des fautes des préposés. La distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales devant la jurisprudence.

§ 1. — Quelques clauses d'exonération insérées dans les connaissements.

Les Compagnies de navigation arrivent toutes au même résultat, à l'exonération des fautes de leurs préposés, mais elles présentent la clause sous des formes différentes.

Compagnie Mixte

« Art. I. — La Compagnie ne répond pas des barateries, vices d'arrimage, fraudes ou négligences quelconque du capitaine, des pilotes, des mécaniciens, des hommes d'équipage ou de toutes autres personnes embarquées à bord du navire ou des chalands et gabarres à quelque titre que ce soit ou employées à quelque titre que ce soit, sur les quais, dans les magasins et les hangars de la Compagnie et quelles qu'en soient les conséquences ».

Nous ferons remarquer que cette Compagnie s'exonère de la responsabilité des préposés à terre.

Messageries maritimes

« Art. II. — La Compagnie ne répond pas des fraudes ou négligences quelconques de ses capitaines, ni de ses pilotes marins ou autres personnes embarquées à bord de ses navires à quelque titre que ce soit ».

Ici le personnel navigant est seul visé.

Compagnie Fraissinet

« Le chargeur déclare dispenser le capitaine et la Compagnie de faire procéder à aucune constatation d'arrimage. Le capitaine est autorisé à charger ses marchandises sur le pont sans déclaration préalable au chargeur ».

Cette clause va à l'encontre de l'art. 229 du code de commerce ainsi conçu : « Le capitaine répond

également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau sans le consentement par écrit du chargeur ».

§ 2. — DÉSACCORD ENTRE LA COUR DE CASSATION ET CERTAINS TRIBUNAUX.

Les clauses d'exonération des fautes du capitaine et de l'équipage acceptées par la Cour de Cassation par un arrêt du 14 mars 1877 (1) ont été combattues par les tribunaux de commerce de Bordeaux, de Marseille, du Havre et par de nombreux tribunaux étrangers.

La Cour de Cassation a estimé qu'il fallait adopter dans les transports maritimes une solution exceptionnelle, se justifiant par des motifs tirés de l'indépendance du capitaine et de son éloignement, ainsi que de l'art. 353 du Code de commerce autorisant l'assurance des fautes du capitaine et de l'équipage.

La Cour de Bordeaux a réagi dans le premier état de sa jurisprudence : « Est nulle, dit-elle, comme contraire à l'ordre public la clause d'un connaissement par laquelle l'armateur s'exonère de toutes les fautes du capitaine (2) ». Quelques années plus tard, le 7 décembre 1892, la Cour de Bordeaux abandonnait sa jurisprudence antérieure pour admettre les clauses d'irresponsabilité.

(1) S. 1879-1-423. Dans le même sens. Cassation civ. 31 juillet 1888. *Gaz. Pal.* 88-1-1148.

(2) Bordeaux 12 mars 1890. Thèse Tallavignes d'Angles. P. 70.

Le Tribunal de commerce de Bordeaux s'est toujours opposé à la jurisprudence de la Cour de Cassation ; le 7 janvier 1921, il a rejeté les clauses d'irresponsabilité comme nulles en principe : « Attendu qu'au résultat de ce qui précède, le tribunal estime que la clause de négligence, contraire à l'intérêt privé et à l'intérêt public, peu justifiée par des arguments de fait ou de droit qui se retournent contre elle, étayée sur des textes désuets ou qui semblent limiter étroitement son champ d'application et la rendre illicite en dehors d'eux, contraire aux règles précises posées par le Code civil et le Code commercial, n'est pas valable en principe, et en tout cas, ne saurait être admise avec la portée absolue que lui a attribuée une partie de la jurisprudence ; que si elle doit être retenue, c'est simplement à titre de présomption conventionnelle en faveur de l'armateur, et seulement comme renversement du fardeau de la preuve ». (1)

Les autres tribunaux qui ont réagi contre les clauses d'irresponsabilité, ne les ont pas déclarées nulles en principe, ils ont cherché à les écarter suivant les circonstances de la cause. Les tribunaux de la Seine et de Marseille ont écarté la cause d'exonération de vol des gens de l'équipage, ils ont limité l'effet de cette clause à un renversement du fardeau de la preuve, décidant que le destinataire devait prouver que le vol avait été commis par l'équipage et non par des tiers (2).

(1) A. XXXIII, p. 801.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 19 mars 1909.

§ 3. — AGGRAVATION DES CLAUSES D'EXONÉRATION PAR LA PRÉSOMPTION DE FAUTE DU CAPITAINE.

La Cour de Cassation a favorisé l'armateur en lui facilitant la preuve de la faute des préposés. Dans le premier état de sa jurisprudence, elle exonérait l'armateur, s'il prouvait que la faute avait été commise par le capitaine ou un membre de l'équipage (1) ; elle appliquait les principes de droit, d'après lesquels, lorsque le transporteur, débiteur des marchandiies prises en charge, ne peut les représenter au port du déchargement, il est légalement présumé en faute et c'est à lui qu'il convient de prouver son irresponsabilité. (Art. 1147, C. civ. Art. 103, C. comm.). Pour établir son irresponsabilité il devait prouver que les avaries étaient dues à la faute de ses préposés, et dès lors il était couvert par la négligence clause. Depuis l'arrêt du 2 janvier 1901 de la Cour de Cassation (2), les marchandises dont le chargement est constaté par un connaissement sont légalement présumées avoir été perdues par la faute du capitaine, si elles ne sont pas représentées à l'arrivée ; par suite, l'armateur qui a inséré dans le connaissement la clause qu'il ne répond pas des fautes du capitaine et de l'équipage, est exonéré de toute responsabilité, au cas de non représentation des marchandises à l'arrivée, sans avoir à prouver que la perte est due à une faute du

(1) C. de Cass., 12 juillet 1889. D. 95-1-145.

(2) Thèse Tallavignes d'Angles, p. 70. Dans le même sens, C. de Cass. 6 janv. 1902. A. XVII, p. 404.

capitaine ou de l'équipage : « Attendu, dit l'arrêt, que le défaut de représentation des marchandises est légalement imputable à ceux qui en ont pris la charge, et, par suite, aux capitaines des navires qui en opèrent le transport ; que la Compagnie Anglo-Aradian qui avait stipulé qu'elle ne répondrait pas des fautes du capitaine et de l'équipage, n'avait donc dans l'espèce aucune preuve à fournir ; qu'elle ne pouvait être rendue responsable que s'il avait été établi contre elle que la perte des balles de laine provenait d'un fait qui lui était personnellement imputable ».

Dans l'affaire Boulestin du 17 juillet 1900, la Cour de Cassation a rendu un arrêt dans le même sens, cassant l'arrêt de la Cour d'Aix du 3 mars 1898 qui mettait la preuve de la faute des préposés à la charge de l'armateur.

Cette jurisprudence qui fait une entorse aux principes pour favoriser l'armateur, a rencontré une vive opposition de la part des tribunaux subalternes et de représentants éminents de la doctrine.

M. Lyon-Caen qui est partisan de la négligence clause, estime cependant que sur la question de preuve, la Cour de Cassation a dépassé la mesure : « Le propriétaire d'un navire est, dit-il, en principe responsable des fautes du capitaine (art. 216, Code comm.). Quand il allègue qu'il n'y a pas lieu à sa responsabilité, en se prévalant de la clause qui exclut celle-ci à raison des fautes du capitaine, c'est à ce propriétaire à prouver qu'on se trouve bien dans un cas où existe la condition nécessaire pour que sa responsabilité soit exclue. Cette condition consiste en ce que la perte ou les avaries ont pour

cause la faute du capitaine, à l'exclusion de celles du propriétaire du navire ou de ses agents autres que les gens de l'équipage.

« La Chambre civile invoque les dispositions légales desquelles il résulte que le capitaine est responsable sauf à prouver le cas fortuit ou de force majeure. Cela impliquerait qu'il y a une présomption légale de faute à la charge du capitaine.

« Il y a là, contrairement aux principes généraux du droit, création d'une présomption légale en dehors de tout texte légal.

« Il est inexact de dire qu'il existe une présomtion légale de faute à la charge du capitaine. Si, quand il est actionné par un affréteur ou un destinataire à raison de la perte ou des avaries des marchandises, il doit, pour échapper à toute condamnation, prouver le cas fortuit ou de force majeure qu'il allègue, c'est que le capitaine est obligé de délivrer des marchandises en bon état au port de destination et que toute personne tenue d'une obligation doit, quand elle ne l'exécute pas, indemniser son créancier du préjudice souffert, à moins qu'elle ne prouve le cas fortuit ou de force majeure. La règle générale est posée à cet égard par l'art. 1147 du Code civil. Qui oserait dire que tout débiteur est présumé en faute quand il n'exécute pas son obligation ? La chambre civile parait pourtant admettre cette singulière présomption par ce qu'elle dit du capitaine.

« Du reste, admit-on avec la Chambre civile que les articles 222 et 230 du Code de comm. consacrent une présomption de faute pour le capitaine, que la doctrine consacrée n'en serait pas, par cela même

justifiée. Ces dispositions du Code de commerce ne visent nullement le cas où il y a une clause de non responsabilité du propriétaire du navire à raison des fautes du capitaine, et où il s'agit de savoir si la clause est ou non applicable. Jamais les rédacteurs du Code de commerce n'ont pensé à cette dernière question. Il leur aurait fallu, pour y songer, qu'ils eussent le don de divination ; car au début du XIX^e^ siècle, les clauses de non-responsabilité dont il s'agit n'étaient pas connues (1) ».

§ 4. — FAUTE DES PRÉPOSÉS AYANT PROFITÉ A L'ARMATEUR ET LA RATIFICATION DE LA FAUTE. — LES FAUTES NAUTIQUES ET LES FAUTES COMMERCIALES.

La négligence clause est écartée si la faute des préposés a été une source de profit pour l'armateur ou si elle a été ratifiée directement ou indirectement; elle est alors considérée comme une faute personnelle de l'armateur dont il ne peut s'exonérer. Cette jurisprudence a souvent trouvé son application quand la faute du capitaine a eu pour résultat d'augmenter le fret par le chargement en pontée alors que l'armateur a touché le fret du chargement en cale (2) : « Attendu, décide le tribunal du Havre, que l'armateur ne peut s'exonérer d'une faute qui lui a profité et de laquelle il devient en quelque

(1) Revue critique de Législation 1901 p. 460, 1903 p. 516.

(2) Dunkerque, 23 août 1904. A. XX, p. 216, Marseille, 21 juin 1904. Le Havre, 7 décembre 1921. Cour de Bordeaux, 2 juillet 1901. A. XVII, p. 159.

sorte complice ». La Cour de Cassation s'est trouvée d'accord sur ce point avec les tribunaux de commerce.

Chambre des Requêtes, 5 juin 1920 (1)

La Cour,

Sur les deux moyens réunis pris de la violation des art. 1134 et suiv., 1150 Code civ., 216 et suiv. Code comm. et 7 de la loi du 20 avril 1910 :

Attendu que le pourvoi reproche à l'arrêt attaqué d'avoir refusé d'appliquer la clause d'un connaissement, qui exonérait la Cie Générale Transatlantique des fautes commises par son capitaine dans l'exécution d'un contrat de transport, ou tout au moins, de limiter au chiffre prévu d'avance et à forfait, par une autre clause du même contrat, l'indemnité due en cas de perte des objets transportés ;

Mais attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que la perte de 15 fûts de vin, dont Teissier réclamait le paiement est dûe à ce fait que la marchandise, au mépris des obligations du connaissement, a été chargée sur le pont du vapeur Fournel, alors que le fret avait été payé pour un transport sous cale ; que contrairement aux prétentions de la Compagnie,

(1) G. P. 1920-2-134.

le voyage d'Alger à Cette étant de grand cabotage, cette modification à la convention, sans avis au chargeur, constituait une faute à la charge de l'armement qui profitait de la différence entre le fret du pont et celui de la cale ; que la faute s'est aggravée de cette conséquence que l'assurance ne portant que sur les marchandises embarquées dans la cale, n'a pas couvert les risques des fûts transportés et perdus, en l'absence de toute déclaration du chargement sur le pont, qui comportait un supplément de prime ;

Attendu que, dans ces conditions, la Cour d'Aix a pu considérer que la Compagnie Générale Transatlantique était personnellement responsable, soit par son fait direct, soit par le fait de ses préposés, de la faute lourde nettement caractérisée par les motifs de l'arrêt, sans que les clauses l'exonérant des fautes du capitaine ou limitant les conséquences de ses propres fautes fussent applicables en l'espèce ; que, par suite, en la condamnant à payer à Teissier la valeur intégrale des fûts de vin manquant à l'arrivée, l'arrêt attaqué qui est dûment motivé n'a violé aucun des textes invoqués à l'appui du pourvoi ;

Rejette.....

Dans la catégorie des fautes du capitaine ratifiées par l'armateur ou commises sous sa surveillance, peuvent rentrer presque toutes les fautes dites commerciales, par opposition aux fautes nautiques.

« Les fautes commerciales consistent dans la violation par le capitaine de l'obligation qui lui incombe de prendre soin de la cargaison et de sa qualité d'agent d'exécution du contrat d'affrétement. Le vice d'arrimage en est l'exemple le plus connu. Toutes les fautes commises dans le chargement, le déchargement, la manipulation et la garde des marchandises rentrent dans cette catégorie. Habituellement de pareilles fautes sont commises lorsque le navire est à quai; mais elles peuvent se produire aussi en cours de route, car le capitaine doit prendre soin de la cargaison pendant le voyage (1) ». Il en résulte que bien peu de fautes commerciales échappent à la surveillance de l'armateur, seules certaines fautes commises en cours de route comme le défaut d'aération ou les modifications portées à l'arrimage peuvent échapper à son contrôle.

« Les fautes nautiques sont celles que le capitaine commet dans la conduite du navire et la pratique de la navigation, par exemple, les manœuvres défectueuses qui ont amené un abordage, un échouement, un incendie, une voie d'eau. De telles fautes sont en général commises en mer ; mais elles pourraient aussi exceptionnellement être commises au port, le capitaine n'abandonne pas le commandement quand le navire est amarré (2) ».

La Cour de Cassation n'admet pas cette distinction. Par un arrêt du 31 juillet 1888 elle a rejeté le pourvoi qui prétendait restreindre la clause d'exonération aux fautes nautiques.

(1) Ripert T. 1, p. 798.
(2) Ripert, T. 1, p. 791.

La Cour,

Sur le premier moyen de cassation : Attendu qu'il est reconnu par l'arrêt et d'ailleurs non contesté, qu'une clause de connaissement, dans l'espèce, stipulait l'irresponsabilité de l'armement, soit pour inexactitude, oblitération, ou absence de marques sur les marchandises transportées par le « Cameden » soit d'une manière plus spéciale pour la baraterie de patron et les pertes ou avaries résultant de la négligence, faute ou erreur de jugement des capitaines, matelots ou autres gens de l'équipage, que sans méconnaître d'une façon absolue la validité de cette clause, le pourvoi prétend en restreindre les effets à ce qu'il appelle les fautes nautiques du capitaine, par opposition à celles que ce dernier aurait commises comme agent et préposé commercial de l'armement ; que rien dans la loi n'autorise cette distinction, que le Code de commerce qui, en raison de l'autorité particulière dont jouit personnellement le propriétaire d'un navire, lui impose une responsabilité directe et principale, la lui impose aussi bien en ce qui concerne les soins à donner aux marchandises dont il se charge (art. 222 et 229), qu'en ce qui regarde la conduite du navire ou autre bâtiment (art. 221) ; que d'un autre côté c'est en termes généraux et sans faire aucune distinction entre les diverses espèces de fautes que l'art. 353 du même Code autorise de la part de quiconque s'y croit autorisé, les contrats

tendant à se faire assurer contre toutes prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron ; que les raisons qui ont fait admettre la validité des clauses semblables ou analogues à celles ci-dessus rappelées, embrassent donc toutes les fautes que peut commettre le capitaine, dont les fonctions, déterminées par la loi elle-même, constituent un ensemble qu'il n'est pas permis de diviser; qu'en décidant ainsi et en déchargeant, par suite le défendeur au pourvoi de la responsabilité de la faute par laquelle le capitaine du « Cameden » s'est mis dans l'impossibilité de livrer aux demandeurs en Cassation une certaine quantité de marchandises portant les marques et numéros indiquées ou connaissement dans l'espèce, l'arrêt attaqué s'est conformé à la loi.....

Par ces motifs rejette .....

31 juillet 1888.

La faute commerciale type qui a été le plus souvent mise en avant, est le vice d'arrimage. La Cour de Cassation n'a pas admis cette distinction, dans un arrêt du 20 juillet 1891 (1), la Chambre civile a cassé un arrêt de la Cour de Bordeaux qui avait jugé, que le coulage dû à un défaut d'arrimage, n'était pas couvert par la clause d'exonération.

(1) D. 91-1-95.

Les opérations antérieures et subséquentes au transport, ont subi le même sort. Certains tribunaux ont voulu restreindre l'application de la négligence clause au transport proprement dit, la Cour de Cassation a refusé de les suivre dans cette voie ; elle a jugé que les différentes opérations régies par un même contrat, devaient profiter des exonérations prévues au contrat. La clause limitative dont nous avons donné un aperçu précédemment a reçu la même application.

La Cour de Cassation a cassé un arrêt de la Cour de Rouen qui n'avait pas appliqué la clause limitative aux pertes produites après le débarquement (1).

La Cour,

Vu l'art. 1134 du Code civ. :

Attendu que d'après l'art. 1er du connaissement, en cas de manquants imputables à la Compagnie, le montant des dommages-intérêts ne pourra jamais dépasser une indemnité de 5 dollars par pied cube ou 10 cents par livre américaine, à l'option du transporteur, ni être supérieure à 100 dollars par colis ; que cette clause est précise et absolue ;

Attendu que, le 18 septembre 1919, 3 caisses de bonneterie ont été expédiées de New-York au Havre, par l'intermédiaire de la Compagnie Géné-

(1) Cour de Cass. Civ. 25 juillet 1893, G. P. 1923-2-563.

rale Transatlantique ; que le connaissement spécifiait que l'expédition était faite à Henry Fridiger à Paris, aux soins de l'American Express Company, qui devait prendre livraison de cette marchandise au Havre pour la faire parvenir à son destinataire; qu'après leur débarquement ces trois caisses ont été volées, dans la nuit du 16 au 17 octobre, dans le hangar C du quai maritime où elles avaient été entreposées ;

Attendu que l'American-express Company a assigné la Compagnie Générale Transatlantique en paiement de dommages-intérêts ; que l'arrêt attaqué a déclaré la Compagnie générale transatlantique responsable, et, par confirmation du jugement, l'a condamnée à payer la valeur des trois caisses au change du jour de leur disparition ; qu'il a refusé de faire application de la clause précitée du connaissement par l'unique motif qu'elle « ne concerne que les risques de la navigation et ne peut s'étendre, après la terminaison du voyage, du contrat de transport au contrat de dépôt qui l'a suivi ».

Mais attendu que l'engagement pris par la Compagnie Générale Transatlantique ne consistait pas seulement à transporter ces marchandises du port de New-York à celui du Havre ; que son obligation de conserver, après leur débarquement, la garde et la surveillance des colis litigieux se rattachait directement à l'exécution du contrat de transport et ne prenait fin que par leur remise effective entre les mains du réceptionnaire ; que si en dehors du transport par mer, il y a eu des opérations qui en ont été le préalable ou devaient en être la suite, il

n'y a eu qu'un seul contrat constaté par le connaissement ;

Par ces motifs,

Casse (1).....

La Cour de Cassation admet que les clauses des connaissements sont innapplicables pour les fautes commises par les compagnies de navigation. comme transitaires, avant le commencement ou après l'achèvement du contrat de transport maritime, lorsque ces contrats sont distincts (2).

Malgré l'opposition de la Cour de Cassation, la distinction des fautes nautiques et des fautes commerciales semble vouloir faire son chemin. Elle a été admise par le tribunal de Marseille (3) qui a jugé que « les clauses des connaissements par lesquelles les armateurs s'exonèrent de la responsabilité des fautes du capitaine ne s'appliquent pas aux fautes commerciales ».

Le même tribunal a décidé qu'en cas de perte avant l'embarquement, la négligence clause ne doit pas s'appliquer (4). Allant même plus loin il a obligé l'armateur à prouver que les manquants étaient survenus au cours du transport par mer (5).

(1) Dans le même sens. Cass. 14 février 1922. A. XXXIV, p. 101, Aix, 20 janvier 1923. G. P. 1923-1-416.

(2) 15 nov. 1920. G. P. 1921-1-12.

(3) Marseille 22 décembre 1911. Rec. Marseille 1912-1-137.

(4) Marseille 30 janvier 1923.

(5) Marseille 27 janvier 1922. G. P. sommaire 1922, n° 90.

Le tribunal de la Seine a jugé que les fautes après débarquement et avant la livraison ne sont pas écartées par les clauses d'irresponsabilité. Après le débarquement, l'armateur est considéré comme un transitaire qui tombe sous la responsabilité de droit commun (1).

Nous donnons quelques-uns des attendus intéressants du jugement du tribunal de la Seine du 8 juin 1922 (2).

« Attendu qu'il ressort des documents soumis et des termes du rapport de l'expert et des conclusions, qu'à la date du 8 janvier 1920 la Compagnie Générale Transatlantique s'est chargée de transporter, de Fort-de-France au domicile de Hébert, à Paris, 5 fûts et une balle de peaux ; que la balle de peaux n'a jamais été livrée à Hébert ; qu'étant donné le temps écoulé depuis la date de l'expédition, elle doit être considérée comme perdue ;

Attendu qu'il échet pour ce tribunal de rechercher si la responsabilité de la Compagnie doit être retenue en sa qualité de transporteur maritime ou, ainsi que l'expose Hébert, en ses conclusions, en sa qualité de transitaire ;

Attendu qu'il ressort du connaissement du 8 janvier 1920, qui sera enregistrée, que la Compagnie Transatlantique a reçu 6 colis, dont la balle litigieuse, pour être transportée sur le steamer Haïti, de Fort-de-France au Havre et délivrés à l'heureuse arrivée du steamer, à Hébert ; qu'il ressort d'une facture non datée, que les 6 colis dont s'agit ont été

(1) Seine 8 juin 1922. G. P. 1922-2-295.
(2) G. P. 1922-2-295.

retirés au Havre du navire Haïti, venu de Fort-de-France, le 30 janvier 1920, et que la Compagnie Transatlantique réclamait à Hébert des frais de surveillance au déchargement et à la livraison de ces 6 colis ;

Attendu qu'il est établi par ce qui précède que la balle de peaux n'a pu être égarée qu'après que le contrat de transport maritime s'était terminé par la mise à terre des marchandises ayant fait l'objet du connaissement susvisé ; que les clauses du connaissement ne sont pas applicables en l'espèce ; que par suite, la Compagnie Transatlantique doit être tenue de réparer le préjudice que la perte de la balle de peaux dont s'agit à causé à Hébert, sans que cette réparation puisse être limitée par les clauses insérées au connaissement du 8 janvier 1920 ».

Dans le même sens, un jugement du tribunal de Commerce du Havre du 19 décembre 1921 (1) : « Bien que le contrat de transport commence dès que la marchandise est remise à l'armateur ou à ses agents pour être chargée et ne finisse que lorsqu'elle est délivrée au porteur du connaissement, les clauses restrictives de responsabilité, contraires au droit commun en matière de dépôt, ne produisent effet que pendant le transport maritime proprement dit, c'est-à-dire depuis le moment où la marchandise est hissée de terre pour son embarquement jusqu'au moment où elle est déchargée sur le quai, au port de destination ».

Les tribunaux de commerce dissidents finiront

(1) A. XXXIV. p. 1077.

peut-être par l'emporter. La Chambre de Requêtes semble vouloir entrer dans cette voie et considérer l'armateur comme dépositaire pour les opérations ne faisant pas partie du transport maritime proprement dit. Le 21 juin 1922 elle a rendu un arrêt dans ce sens dont nous donnons les attendus les plus intéressants (1).

« Attendu, en fait, qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que la Compagnie de Navigation Nationale de Grèce a pris en charge, à Constantinople, pour être transportées à Marseille, sur son vapeur Naxas, cinquante caisses de gomme adragante ; que les termes mêmes du contrat démontrent que le connaissement, visant les marchandises « chargées et à charger », a été délivré par le capitaine préposé de la Compagnie, lors de la remise de ces marchandises à quai, avant leur embarquement effectif, et que à ce moment les caisses mentionnées « reclouées » avaient été vérifiées, sans aucune erreur possible, la gomme adragante étant par son aspect, sa couleur, son odeur, ses propriétés et son poids, une marchandise complètement différente de la gomme arabique ; que cependant à son arrivée à Marseille, le vapeur portait cinquante caisses de gomme arabique, d'un poids de trois mille kilogrammes seulement, au lieu de cinquante caisses de gomme adragante, d'un poids de six mille cinq cents kilogrammes nettement précisées au connaissement, et que le destinataire a refusé d'en prendre livraison ;

« Attendu qu'en l'état de ces faits souverainement

(1) A. XXXIV. p. 981 et la note.

constatés, la Cour d'Appel a considéré qu'il n'était pas certain que le contrat d'affrêtement eut été exécuté, que la marchandise à transporter eût été chargée et exposée aux risques de mer, que, par suite, la Compagnie de Navigation ne pouvant se prévaloir, comme transporteur maritime, des clauses d'exonération du connaissement, était tenue de restituer les marchandises dont son préposé avait accepté le dépôt, qu'elle a, en conséquence, condamné ladite Compagnie à rembourser la valeur des caisses de gomme adragante par elle prises en charge et non représentées ».

Cet arrêt de rejet fait droit en partie aux réclamations des chargeurs ; désormais les juges pourront écarter la clause de non responsabilité toutes les fois qu'il n'est « pas certain que les marchandises à transporter ont été chargées et exposées aux risques de mer ». Il semble que d'après cet arrêt, l'armateur devra prouver que les avaries sont survenues pendant le voyage par mer. A plus forte raison, la clause ne sera pas appliquée, quand il sera prouvé que la perte a eu lieu avant l'embarquement.

L'arrêt de la Cour d'Aix que la Chambre des Requêtes a confirmé disait que la Compagnie « est tenue de restituer en vertu du contrat de dépôt qui s'est ainsi formé, et non point comme transporteur maritime en vertu du contrat d'affrêtement auquel seul sont applicables les clauses d'exonération ».

Les clauses de non responsabilité ne s'appliqueront donc plus que dans la partie du transport qui constitue le trajet par mer proprement dit.

Cet arrêt va d'autant plus contre la jurisprudence

antérieure de la Cour de Cassation, qu'il n'y a pas eu dans l'espèce, un trajet par terre et un trajet par mer (1). Ici il n'y a qu'une seule opération, le transport par mer, avec le séjour inévitable à quai.

Enfin, on remarque que la Cour d'Aix, approuvée par la Chambre des Requêtes, ne se contente pas d'exclure les clauses d'exonération quand il est prouvé que la disparition a eu lieu à quai, mais quand il n'est pas certain que la marchandise a été effectivement embarquée (2).

Si cette jurisprudence était suivie par la Chambre civile de la Cour de Cassation, les chargeurs pourraient facilement échapper aux clauses d'irresponsabilité.

La Cour de Cassation de Turin, après avoir longtemps hésité s'est ralliée à la distinction des fautes nautiques et des fautes commerciales ; elle n'admet pas, entre autres, les clauses d'exonération pour faute d'arrimage. Par son arrêt du 28 mai 1920 (3), elle a refusé d'admettre la validité des clauses stipulant, en faveur de l'armateur, une exonération générale de responsabilité des fautes du capitaine. La Cour a motivé sa décision par les considérations suivantes : « La clause en question qui, par la généralité de ses termes, assure à l'avance l'irresponsabilité de l'armateur pour les faits du capitaine et de l'équipage, même en cas de dol ou de faute grave et sans distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales, et qui, à ce

(1) Cass. civ. 14 février 1922. A. XXXIV, p. 101.

(2) Voir note A. XXXIV, p. 981.

(3) A. XXXIII, p. 193. Dans le même sens, Gênes. 13 sept. 1911. A. XXVII, p. 758.

titre s'étend à la responsabilité de l'arrimage qui incombe au capitaine en vertu de l'art. 502 du Code de commerce, apparaît comme contraire à la morale parce qu'elle favorise la fraude, et que, dans bien des cas, elle assure l'impunité pour les soustractions du capitaine, qui se trouve ainsi exonéré de l'obligation de restituer les marchandises dont il a pris charge, en dépit des prescriptions formelles des art. 1629 et suivants du Code civil sur l'obligation ex recepto.

De telles clauses d'exonération de responsabilité dénaturent complètement la physionomie du contrat de transport et otent toute signification à l'institution de l'abandon (art. 491 du Code de commerce) puisque le bénéfice de la faculté d'abandon du navire et du fret qui est accordé à l'armateur par le législateur comme mesure forfaitaire de sa responsabilité, est incompatible avec la validité absolue des clauses qui ont pour objet d'annuler complètement cette responsabilité ».

CHAPITRE III

Critique des arguments de la jurisprudence en faveur des clauses d'irresponsabilité.

Nous estimons que la jurisprudence des tribunaux dissidents doit l'emporter. Si la Cour de Cassation est restée dans la juste mesure en limitant l'effet des clauses d'exonération des fautes personnelles au renversement du fardeau de la preuve, elle a accueilli trop favorablement les clauses d'exonération des fautes des préposés. La Cour de Cassation suivie par les Cours d'Appel, reconnaît qu'en droit commun il serait contraire à l'ordre public de s'exonérer de la faute de ses préposés ; en droit maritime, elle les valide en s'appuyant sur trois arguments principaux, l'assurance de la baraterie de patrons, la liberté des conventions et l'indépendance du capitaine. Nous allons démontrer qu'aucun de ces arguments n'a de valeur décisive.

1er argument : Assurance de la baraterie.

D'après l'art. 353 du Code de commerce l'assurance de la baraterie de patron est autorisée, or, dit la Cour de Cassation, la négligence clause est une assurance implicite, le chargeur devient en quelque sorte l'assureur de l'armateur pour les fautes du capitaine, dans un cas c'est l'assureur qui est chargé de réparer les conséquences de la faute, ici c'est le chargeur. Nous ferons remarquer qu'en droit civil la jurisprudence autorise l'assurance des fautes des préposés et n'admet pas pour les mêmes fautes (1) la clause d'exonération, pourquoi dans ces cas particuliers, la clause d'exonération serait-elle assimilée à l'assurance ? D'ailleurs « jamais dans l'esprit des rédacteurs du Code comm. le contrat d'affrêtement n'a été placée au point de vue de ses règles fondamentales et de ses effets essentiels sous la subordination de l'assurance. L'affrêtement est une institution juridique et l'assurance mentionnée en est une autre. Qu'en fait ces deux institutions se complètent et se prêtent un appui sur le terrain économique, cela est certain ; mais encore une fois au point de vue de sa nature spécifique chacune de ces institutions se suffit à elle-même (2) ».

La Cour de Bordeaux dans le premier état de sa jurisprudence était aussi de cet avis. « Le chargeur contre lequel a été stipulée la clause de non res-

(1) C. de Cass. 3 décembre 1900. Droit 13 avril 1901.

(2) Bonnecase, *Traité du Droit commercial maritimes*, p. 528.

ponsabilité ne saurait être assimilé à un assureur des fautes du capitaine : la juxtaposition d'un prétendu contrat d'assurance au contrat de transport ne peut avoir pour effet d'affranchir l'armateur de la responsabilité qui lui incombe en sa qualité de transporteur et qui est de l'essence du contrat de transport (1) ».

Inacceptable en droit, l'assurance de fautes du capitaine par le chargeur est de plus antiéconomique. Il est bien plus normal que l'armateur se charge de l'assurance, il connaît ses préposés, il les surveille et il sait que sa responsabilité variera suivant qu'il les aura bien ou mal choisis. L'armateur aura aussi intérêt à surveiller la marchandise, s'il est assuré à une Compagnie qui fait varier le taux des primes en proportion du nombre des indemnités. Par son action il diminuera les vols et les avaries.

Même assuré, le chargeur ne sera pas couvert contre certains préjudices ; par exemple, une marchandise n'arrive pas à temps à destination, elle n'est pas perdue, mais le destinataire n'en a pas l'emploi et la laisse pour compte au chargeur, il subira un préjudice dont personne ne l'indemnisera.

Le chargeur est encore lésé par le jeu des franchises. Tous les assureurs sur facultés limitent leur responsabilité, l'indemnité n'est jamais complète, une déduction de 3 % à 15 % est faite selon les marchandises transportées. Si le déchet ne dépasse pas le taux de la franchise, par exemple 15 %, il ne

(1) Cour de Bordeaux, 5 février 1889.

touchera rien, si le déchet est de 50 %, il ne sera indemnisé que de 35 %. Les affréteurs de chargements complets de grains, café, etc..., subissent parfois de grandes pertes du fait de ces franchises qui paraissent inoffensives.

Ce renversement des rôles qui fait du chargeur l'assureur des fautes de personnes qu'il ne connaît pas et sur lesquelles il ne peut pas agir, ne peut s'appuyer sur aucune considération ni de fait ni de droit.

2e *argument : Liberté des conventions.*

La plupart des pourvois formés devant la Cour de Cassation contre les arrêts dissidents ont invoqué l'art. 1134 du Code civil. « Les conventions légalement fournies tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites ».

La liberté des conventions pouvait être invoquée à l'époque des Ordonnances de Colbert, quand le marchand choisissait un armateur et un bateau, discutant d'égal à égal les conditions du transport. Aujourd'hui le petit chargeur isolé s'adresse, la plupart du temps, à des Compagnies de Navigation qui jouissent d'un monopole de fait, syndiquées entre elles, elles se sont entendues pour imposer les mêmes clauses aux chargeurs. Si un connaissement ne vous plait pas, inutile de vous adresser à une Compagnie concurrente, elle vous imposera les mêmes conditions. Les Compagnies d'armement sont devenues aussi puissantes que les Compagnies

de Chemin de fer dont les abus, sans contre partie, avaient motivé la loi Rabier.

C'est une dérision de parler ici de la liberté des conventions. Pourquoi la Cour de Cassation se montre-t-elle ici moins sévère qu'en droit civil ? Dans un arrêt du 31 décembre 1900 (1), elle a déclaré sans valeur, une clause insérée par une ville à l'occasion d'une exposition, dans les contrats qu'elle passait avec les exposants, et en vertu de laquelle elle se déchargeait de toute garantie en cas d'incendie, accidents, dégâts, détournements. « La Cour de Montpellier, dans la même affaire, avait semblé faire une distinction entre la faute légère et la faute lourde ; mais la Chambre civile ne distingue pas entre l'une et l'autre, et déclare en termes généraux qu'il n'est pas permis de s'exonérer d'avance de ses propres fautes. La solution serait évidemment excessive si on ne l'expliquait ici par le fait que c'était, en réalité, la ville qui avait fait la loi des contrats passés avec les exposants (2) ».

Dans les contrats d'affrètement, les armateurs font aussi la loi des contrats, nous ne voyons pas pourquoi la Cour de Cassation aurait deux poids et deux mesures.

3e argument : Indépendance du capitaine

La responsabilité du commettant repose dans la théorie classique, sur uue présomption de faute dans le choix et la surveillance de ses préposés. La

(1) D. P. 1903-1-17.
(2) Colin et Capitan. T. II, p. 13

jurisprudence n'applique pas cette présomption de faute en droit maritime pour deux raisons : l'armateur, dit-on, n'est pas libre dans le choix de ses préposés, il ne doit prendre qu'un capitaine diplômé et des marins inscrits maritimes, il ne peut pas surveiller ses préposés pendant l'expédition maritime. De ces deux arguments, le premier subsiste encore, il est vrai, que les inscrits sont si nombreux que son choix est bien peu limité. Quant à l'indépendance des préposés nous devons faire des réserves. Autrefois, au temps des navires à voile, le capitaine était maître de son navire et restait plusieurs mois sans relation avec l'armateur; de nos jours, la télégraphie sans fil permet au propriétaire du navire de ne pas perdre contact avec le capitaine; en outre, des représentants des grandes Compagnies donnent des ordres au navire aux ports d'escale ; dans ces conditions les préposés maritimes ne jouissent pas d'une grande indépendance.

Si nous appliquons à l'armateur la théorie du risque professionnel qui en droit civil est de plus en plus appliquée, la négligence clause n'a plus aucune valeur. « Tout commandement, toute maîtrise sur autrui est une appropriation de l'activité d'autrui correspondant à un supplément de force, d'initiative, de projets, mais aussi à un supplément de charges, de responsabilité (1) ». Lorsqu'un fait se produit qui entraîne une perte de valeur, il serait immoral de faire payer la victime et non l'auteur du dommage. L'armateur qui perçoit les bénéfices doit supporter les risques créés par son activité.

(1) Ripert, 2e édit., T. 1, p. 795.

Nous voulons bien admettre que la théorie du risque professionnel entraverait peut-être l'activité de l'armateur, mais la présomption de faute dans la surveillance devrait être appliquée dans bien des cas. Nous estimons que dans l'application de la négligence-clause il faut distinguer ; le capitaine a-t-il commis une faute au port d'attache, par exemple, dans l'arrimage ou une fausse manœuvre a été ordonnée par l'armateur, la négligence-clause ne devra pas s'appliquer, elle le sera au contraire si l'armateur n'a pu exercer aucun contrôle. Cette distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales que nous avons traitée plus longuement dans le chapitre précédent, n'est pas très claire dans certains cas. « En général, les fautes nautiques sont commises en mer, et les fautes commerciales au port de chargement ou de déchargement. Mais il n'en est pas toujours ainsi. De plus, un même acte peut constituer, suivant les cas, une faute nautique ou une faute commerciale ; ainsi l'arrimage défectueux constitue une faute nautique s'il compromettait la stabilité du navire, une faute commerciale s'il n'était nuisible qu'au chargement (1) ». Malgré ces quelques difficultés d'application qui se rencontrent très rarement nous demeurons partisan de la distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales, l'expérience nous démontre que les pays qui l'ont adopté n'ont pas eu à s'en plaindre.

---

(1) Ripert, T. 1, p. 623.

CHAPITRE IV

Mouvement à l'étranger contre les clauses d'irresponsabilité. — La distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales, point de depart de la réaction.

Section I

Le Harter Act

La distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales a été légalement consacrée aux Etats-Unis par le Harter Act voté le 13 février 1895. Il nous a paru intéressant de donner un aperçu de cette loi qui peut être appelée à exercer une influence sur l'évolution du connaissement en France.

Avant 1895, les armateurs américains n'étant exonérés légalement que dans les cas de force majeure,

faisaient insérer dans les connaissements des clauses d'irresponsabilité de plus en plus nombreuses. Certains tribunaux déclaraient les clauses d'exonération des fautes des préposés contraires à l'ordre public ; d'autres distinguaient entre les fautes de navigation qu'ils admettaient et les fautes commerciales qu'ils écartaient. La jurisprudence des tribunaux américains était aussi incertaine que celle de nos tribunaux de commerce aujourd'hui. Le législateur est intervenu après avoir fait étudier la question par une commission composée d'armateurs, de chargeurs et d'assureurs.

Le Harter Act. interdit, sous peine d'amende, l'exonération des fautes commerciales du capitaine entendues dans le sens que nous leur avons donné dans les chapitres précédents, les actes commis la plupart du temps au port d'embarquement ou de débarquement par les préposés de l'armateur. De même sont interdites, les clauses d'exonération des fautes personnelles, art. 1, 2 et 4 (1) et les clauses poids, nombre, et quantités inconnues. L'art. 4 oblige en effet le capitaine à indiquer le poids et le nombre et l'art. 1 interdit de déroger aux obligations de l'art. 4. La loi du 29 août 1916 sur le commerce extérieur (2) a encore aggravé la responsabilité de l'armateur sur ce point, en l'obligeant à compter les colis et à vérifier la quantité des marchandises en vrac, elle interdit de mentionner dans le connaissement que la vérification a été faite par le chargeur seul. Nous aurons l'occasion de revenir

(1) Voir à la fin du texte du Harter Act.

(2) Annuaire de Législation étrangère, 1916-17, p. 402.

plus tard sur cette question, qui est une cause de désaccord entre les pays qui veulent arriver à un Code d'affrêtement uniforme.

Les clauses d'exonération interdites par la loi ne sont pas cependant dénuées de tout effet, la jurisprudence leur accorde le renversement du fardeau de la preuve (1).

Les fautes nautiques (*in navigation or in the management of said vessel)* n'engagent pas la responsabilité de l'armateur et cela de plein droit, (Art. 3), alors qu'auparavant une clause d'exonération était nécessaire. Le mot *management* a donné lieu à des difficultés, surtout dans son application par les tribunaux français qui dans le premier état de la jurisprudence lui avait donné le sens de faute commerciale (2).

Par *management* il faut entendre les faits qui contribuent à la bonne navigation du navire sans rentrer dans la faute nautique (3). C'est la gestion du navire opposée à la gestion commerciale qui comprend les fautes commises dans la manipulation des marchandises elles-mêmes. Quelques exemples nous permettront de nous rendre compte de la portée que la jurisprudence américaine a donné à ce mot. Pendant que l'équipage pompe de l'eau pour la machine, un robinet reste ouvert qui avarie une cargaison de sucre, c'est une faute rentrant dans le *management* (4). De même le remplissage

(1) Cour de district sud de New-York, 19 sept. 1906. A XXIV. 709.
(2) Aix, 24 décembre 1891 A. VII. 407.
(3) Gautier, thèse, p. 186.
(4) Cour de district de Pensylvanie, 15 juill. 1903. A. XIX. 623

exagéré d'un water-ballast qui inonde la cargaison (1). Ce sont autant d'actes accessoires à la navigation qui échappent au contrôle du capitaine.

Une condition est requise pour que l'armateur soit exonéré du plein droit des fautes nautiques, il doit avoir fait « *due diligence* pour que le dit navire soit à tous les points de vue en état de tenir la mer et qu'il soit convenablement armé, équipé et approvisionné (art. 3) ».

Par *due diligence* il faut entendre le soin raisonnable qni doit être apporté à rendre le navire navigable. Cette obligation incombe non seulement à l'armateur, mais à ses préposés (2). C'est l'armateur qui devra prouver qu'il a fourni due diligence, la production du certificat de visite est considérée comme preuve suffisante (3).

Non seulement les fautes commerciales ne peuvent pas être écartées, elles ne peuvent pas non plus être diminuées ou éludées. Art. 2, in fine.

Il faut enfin remarquer que le Harter Act s'applique à tous les navires qui partent des Etats-Unis.

Ces différentes obligations doivent être remplies sous peine d'une amende de deux mille francs.

(1) Cour de district de New-York. 29 déc. 1900. A. VI. 874.
(2) Cour de district de l'Orégon, 7 octobre 1907. A. XXIII, 551.
(3) Cour de New-York, 29 déc. 1900. A. XVI, 874.

Section II

Législation inspirées du Harter Act.

La distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales a été adoptée en Australie par la loi du 15 décembre 1904 qui a reproduit les articles essentiels de la législation américaine : elle interdit l'exonération des fautes commerciales et celle des fautes personnelles, elle accorde l'exonération de plein droit des fautes nautiques à condition que le navire soit navigable au départ.

L'exemple a été suivie par la loi de la Nouvelle-Zélande revisée en 1911 et la loi canadienne du 4 mai 1910 qui a copié le Harter Act.

Le Code de commerce japonais récemment promulgué, prohiba les clauses d'exonération « pour le dommage causé par sa faute ou par la négligence grave d'un marin ou d'un autre employé ou par l'innavigabilité du navire ». La distinction entre la négligence grave et la faute légère du préposé nous paraît une innovation intéressante que la jurisprudence française pourrait adopter, nous ne voyons pas en effet, comment il est possible de concilier avec l'ordre public, une clause d'exonération de faute grave, comme le vol par exemple.

Le Code marocain de 1919 interdit les clauses

« ayant directement ou indirectement pour effet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de compétence ou de renverser la charge de la preuve ». Il permet l'exonération des fautes nautiques et donne aux règles d'affrètement un caractère d'ordre public avec sanction pénale.

Des pays maritimes prospères comme les Etats-Unis et le Japon qui ont réagi contre les clauses d'irresponsabilité sont loin d'en souffrir, ils concurrencent sérieusement sur les marchés du fret, les autres pays qui n'ont pas osé écarter ces clauses antiéconomiques. Un mouvement se dessine dans le monde entier en faveur d'une réforme à opérer dans les connaissements ou la législation, fondé sur la distiction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales.

CHAPITRE V

Mouvement corporatif et législatif en France contre les clauses d'irresponsabilité.

Le besoin de protection des chargeurs qui s'était fait sentir aux Etats-Unis, a aussi produit en France un mouvement de réaction (1).

Le 10 avril 1886, MM. Félix Faure et G. Siegfried déposaient un projet de loi qui devait compléter l'art. 281 du Code de commerce et interdisant l'exonération des fautes commerciales des préposés : « Est nulle toute clause diminuant ou détruisant les obligations résultant pour les armateurs des principes du contrat de transport qui consistent à délivrer la marchandise dans l'état où le transporteur l'a reçue sauf le cas fortuit ou de force majeure ».

(1) A. XXXIII, p. 701. Article de M. Léopold Dan.

Il autorisait l'exonération « des erreurs, négligence et fautes nautiques résultant du commandement dans la manœuvre ou de l'exécution du commandement ».

Ce projet visait aussi bien les chartes-parties que les connaissements, ce que ne demandaient pas les chargeurs, parce qu'ils considéraient que dans les chartes-parties, la liberté des conventions était sauvegardée, le chargeur et l'armateur pouvant discuter les clauses du contrat.

Un projet de loi dans le même sens fut présenté le 22 octobre 1895 par MM. Lebon, ministre du commerce et Frarieux, ministre de la justice. La Commission parlementaire après avoir entendu les doléances des délégués des armateurs et des chargeurs décida qu'une intervention législative n'était possible qu'après un accord international, elle demanda au gouvernement de provoquer un congrès international pour arriver à des règles uniformes. Ce projet n'aboutit pas, par suite du refus de l'Angleterre de faire partie de ce congrès.

Vers 1900 un nouveau mouvement de réaction se produisit contre les clauses d'exonération des fautes des préposés, à cette époque, la Cour de Cassation venait de décider qu'en cas de non représentation des marchandises à l'arrivée, l'armateur n'avait pas à prouver la faute du capitaine, qu'il y avait contre ce dernier, présomption de faute.

Les assureurs réunis en Conférence internationale à Paris le 22 octobre 1901, constatèrent que la mise à leur charge des fautes de l'armement et des vols à bord leur causaient un grand préjudice. Pour secouer l'inertie des chargeurs qui se laissaient com-

poser sans réagir les clauses d'exonération puisque les assureurs garantissaient les risques, ils décidèrent de ne pas garantir sans limite les conséquences des clauses des connaissements.

1° « La Conférence prend la décision de ne pas assurer les conséquences des clauses d'exonération des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage, telles qu'elles sont définies par le Harter Act. Elle accepte les conséquences des clauses d'exonération des fautes nautiques.

2° « Le vol doit être dûment établi par l'existence de traces extérieures d'effraction constatées à l'arrivée à destination ».

Cette décision ne fut pas exécutée, faute du manque de cohésion entre les chargeurs et les assureurs.

Le syndicat des exportateurs de Marseille fut un de ceux qui se mirent à la tête du mouvement de de réaction en 1901. Les chargeurs se réunirent à Marseille le 2 et le 4 octobre 1902. Vers la même époque, quelques Chambres de commerce importantes comme celles de Nantes, Marseille, Bordeaux, Rouen émirent des vœux en faveur d'une législation analogue au Harter Act.

Le congrès des chargeurs rédigea un connaissement type que les armateurs n'admirent pas parce qu'ils n'avaient pas été consultés. Il posait en principe la possibilité d'exonération pour les fautes nautiques, l'impossibilité d'exonération pour les fautes commerciales. Contrairement au Harter Act, les poids, mesure et qualité indiqués au connaissement, étaient considérés comme inconnus du capitaine, à moins de convention formelle stipulant le

contraire et cela pour mettre les armateurs à l'abri des chargeurs peu scrupuleux.

Un an plus tard, le 14 mai 1903, une Commission d'armateurs et de chargeurs se réunit à Paris et ne put se mettre d'accord. A partir de ce moment, les chargeurs entreprirent une campagne en faveur de l'intervention législative. Le 14 février 1904 le ministre du Commerce institua une Commission chargée d'examiner s'il y avait lieu de modifier la législation du connaissement. La Commission se rangea à l'avis de son rapporteur M. Rousseau, il concluait à la non opportunité d'une modification législative et réclamait une entente internationale.

Le 19 mai 1909, à la suite d'un vote de la Chambre de commerce d'Alger qui réclamait une loi limitant les clauses des connaissements, M. Léopold Dor engagea une campagne de presse où il précisa la cause de la crise, l'extension exagérée des clauses des connaissements et l'interprétation aggravante donnée par la jurisprudence. Il ne proposait pas l'intervention législative, mais la rédaction d'un connaissement type élaboré après transaction entre les représentants des chargeurs et des armateurs.

Le 10 novembre 1910 une proposition de loi fut déposée sur le bureau de la Chambre des députés, par M. Colin, elle fut adoptée par la Commission des réformes judiciaires et de législation mais ne vit pas le jour. Ce projet autorisait l'exonération des fautes nautiques, mais ne l'accordait pas de plein droit.

Le 21 février 1912, M. Dor reprenait sa campagne, faisant la critique du projet de loi Colin, il demandait l'établissement de connaissements transaction-

nels. La loi ne devait intervenir qu'à la dernière extrémité si les parties ne pouvaient pas se mettre d'accord.

Le 31 mai 1912, M. Dor présentait à la conférence de Paris de l'Association de Droit International, un rapport où il exprimait la même idée au sujet du connaissement transactionnel. Ce rapport fut pris en considération et une Commission internationale fut nommée, chargée d'étudier l'application pratique de la solution proposée. La guerre a interrompu ces travaux.

Le 15 décembre 1913, M. de Monzie déposa une proposition de loi ayant ceci de particulier qu'elle ne s'appliquait pas aux chartes-parties conclues pour la moitié du chargement, elle était limitée au domaine de la navigation réservée (entre les ports pour lesquels les navires français jouissent du privilège du pavillon). Cette proposition fut renvoyée à la Commission des réformes judiciaires de la Chambre.

Le 13 septembre 1913, la Chambre des Négociants-commissionnaires du commerce extérieur de Paris proposa au Comité Central des armateurs de France d'organiser une conférence entre armateurs, chargeurs et assureurs pour se mettre d'accord sur l'acceptation d'un connaissement transactionnel. Le président du Comité Central des Armateurs de France repoussa cette proposition et désigna quelques armateurs pour traiter de la question avec les représentants de la Chambre des négociants-commissionnaires. Le 16 mai 1914, le président du Comité Central des Armateurs de France envoyait au président de la Chambre des négociants-commis-

sionnaires, un modèle de connaissement, dit de sortie de France, qui a été accepté depuis par les membres du Comité Central des armateurs, c'est-à-dire par presque tous les armateurs qui exportent des marchandises de France. Aux termes de ce connaissement l'armateur est responsable « des fautes des préposés dans l'arrimage, la conservation, la manutention et la livraison de la cargaison » autrement dit les fautes commerciales. Règle 1.

« Le poids, la mesure, les marques et numéros, la qualité, le contenu et la valeur, bien que mentionnés sur le connaissement, sont considérés comme inconnus du capitaine, à moins que le contraire n'ait été expressément reconnu et convenu. La signature du connaissement n'implique pas cette convention ». Règle 14.

« A défaut de déclaration de valeur au connaissement, il ne pourra être alloué en aucun cas plus de 1 fr. par décimètre cube ou par kilo au choix de la Compagnie, ni plus de 1.000 kilos par colis ». Art. 11.

Les Chambres de commerce protestèrent parce-qu'elles avaient été tenues à l'écart de l'élaboration de ce connaissement. D'ailleurs l'armateur se réserve la faculté d'insérer après la formule-type, des clauses particulières, entre autres la limitation de responsabilité qui pourrait détruire l'effet de toutes les clauses inscrites en limitant la responsabilité à une somme infime. Le connaissement de sortie de France est un progrès mais n'offre pas assez de garantie aux chargeurs.

Le 24 juin 1915 une Commission fut nommée, chargée de reviser le livre II du Code de commerce,

elle était composée de parlementaires, de juristes et de représentants du monde maritime. Elle adopta à une très forte majorité le principe de la limitation des clauses d'exonération des connaissements par voie législative. Elle répondait ainsi aux vœux de nombreuses Chambres de Commerce, entre autres celles de Paris, Marseille, Bordeaux et Rouen. Il fut décidé de reprendre la proposition de loi de Monzie de 1913 qui serait modifiée pour pouvoir s'adapter au commerce international. Le 27 juillet 1917, le projet de loi fut déposé, mais eût le même sort que les projets qui le précédèrent, et ne fut pas voté (1). Il était plus rigoureux pour l'armateur que le Harter Act, puisqu'il n'autorisait même pas le renversement du fardeau de la preuve (art. 1). La responsabilité ne pouvait pas être limitée à un prix infime, pas moins de 2.500 fr. par colis (art. 3).

Ces différents projets, conformes aux principes généraux de droit ne pouvaient être écartées par aucune objection sérieuse ; leur échec s'expliquerait peut-être par l'état précaire de certaines sociétés d'armement qui ont influencé le législateur, les Compagnies françaises ont craint d'être mises en état d'infériorité par des Compagnies étrangères qui ne les auraient pas suivies dans la voie des réformes. Pour arriver à un résultat, il faudrait que les principales nations maritimes adoptent les mêmes règles dans un connaissement-type ou dans une législation internationale.

---

(1) Voir le texte du projet à l'Annexe.

CHAPITRE VI

L'entente internationale. Les règles de la Haye de 1921.

L'élaboration d'un contrat d'affrètement international avait été discutée dans de nombreux Congrès, à Londres en 1879, à Cologne en 1881, à Anvers en 1885, à Bruxelles en 1888, mais sans résultat. C'est à la Haye en 1921 que le problème devait prendre le plus d'ampleur.

Section I

Non-intervention du législateur, simplification et uniformité du connaissement.

Une série d'articles connus sous le nom de « *Hague Rules* » et préparés par le *Maritime Law Commitee*, fut présentée aux intéressés par l'*International Law Association*. Les armateurs, les chargeurs, les assureurs et les banquiers de différents pays étaient représentés. Cette association, sans qualité pour légiférer, espérait mettre un terme au conflit entre les chargeurs et les armateurs, en mettant en contact les différents intéressés qui discuteraient les réformes à réaliser. Dans sa séance du 3 septembre 1921 une première question s'est posée, la réforme du contrat d'affrètement devait-elle être opérée par voie d'accord obligatoire pour tous les chargeurs et armateurs représentés à la conférence, ou par une législation uniforme dans les divers pays ? La réforme par voie contractuelle trouva de chauds partisans dans la personne de M. Dor, délégué français et de Sir Norman Hill représentant des armateurs anglais. La loi anglaise sur l'affrètement était en voie de préparation et les armateurs étaient disposés à faire de sérieuses concessions pour sauvegarder, disaient-ils, la liberté du

contrat et écarter l'intervention du législateur. Le représentant des chargeurs anglais M. Mac Conéchy voulait arriver à un résultat rapide, que ce soit par l'un ou l'autre moyen. Les représentants de la Belgique et de la Hollande étaient partisans de l'accord volontaire, tandis que les représentants des pays scandinaves penchaient pour l'intervention législative. La réforme du connaissement par voie contractuelle fut finalement adoptée après une brillante intervention de M. Dor. « La liberté des conventions, dit-il, existait autrefois, au temps des petits voiliers, où le chargeur discutait librement les termes de sa charte-partie avec l'armateur, elle n'existe plus aujourd'hui où le connaissement est imposé par l'armateur au chargeur, sans que celui-ci y puisse rien changer. Prétendre établir ces conventions par une loi les limitant c'est faire un pas en arrière. C'est aller au rebours du progrès économique. Il faut au contraire faire un pas en avant et, dépassant l'étape actuelle, restaurer cette liberté par l'emploi des mêmes moyens qui ont servi à la détruire. En effet l'union et la cohésion des efforts qui ont assuré la victoire des armateurs, ne sont pas choses mauvaises en elles-mêmes ; tout le progrès commercial moderne tend au groupement des intéressés en syndicats et en associations. Mais pendant que les armateurs avançaient, les chargeurs restaient stationnaires ; pendant que les uns se groupaient, les autres restaient disséminés ; alors que les armateurs arrivaient à une synthèse de forces, les chargeurs restaient encore dans la période d'analyse ; dès lors, l'équilibre était rompu.

Il faut donc que les chargeurs emploient les

mêmes moyens et qu'au groupement des armateurs, ils opposent des groupements assez puissants pour pouvoir négocier les termes du contrat ; ici encore le progrès moderne tend de plus en plus à l'établissement de contrats-types dont les termes seront discutés et définitivement arrêtés entre les délégués des armateurs et ceux des divers groupements de chargeurs. Au cours des réunions contradictoires qui auront lieu entre ces délégués, on verra quelles sont les clauses qui peuvent subsister, celles qu'il faut éloigner, celles auxquelles il suffit d'apporter des tempéraments ou qu'il convient de soumettre à certaines conditions (1) ».

Le législateur ne devait intervenir que susidiairement, dans le cas où l'une des parties ne voudrait pas adhérer à l'accord ou se conduirait d'une façon si déraisonnable que l'accord deviendrait impossible.

L'intervention des banquiers dans l'élaboration du connaissement international a eu une heureuse influence, ils ont réclamé la simplification et l'uniformité du connaissement pour le rendre plus facilement négociable. M. Paine représentant des banquiers a parlé des connaissements « qui contiennent un certain nombre de choses imprimées en petits caractères. Avant d'avoir lu un connaissement du commencement à la fin, vous ne savez jamais ce qu'il peut contenir. Il débute d'une façon tout à fait anodine et vous vous égarez à travers toute une série de conditions absolument innocentes, lorsque tout à coup, vous trouvez cachée dans un

(1) A. XXXIII, p. 553 et suiv.

petit coin, une condition qui sape littéralement, les bases de votre contrat avec votre client, qui ruine votre position envers lui et met le banquier dans une position telle que les marchandises peuvent lui être abandonnées ». Le représentant des banquiers réclame un contrat clair, en quelques phrases, et considère que le projet de code fait un pas vers l'uniformité des connaissements. « Par uniformité, je n'entends pas, dit-il, une uniformité rigide et stricte : j'entends l'adoption d'une formule-type pour chaque route maritime particulière ».

La solution prévue par les Règles de la Haye consiste à placer le connaissement dans une situation spéciale parmi les documents qui circulent sur les marchés internationaux du monde, et cela doit se faire en conférant à tous les connaissements, sous le contrôle de toutes les nations maritimes, certains droits uniformes, inaliénables qui seraient valables vis-à-vis de toutes les catégories d'armateurs. Les Règles sont limitées aux connaissements, pour permettre aux commerçants d'expédier des cargaisons à n'importe quelles conditions convenues, pourvu qu'il ne soit pas établi de connaissement en représentation de ces cargaisons ; c'est-à-dire pourvu que les conditions convenues soient incorporées dans un titre non négociable (1).

Quand l'accord fut obtenu sur ces questions tions générales, le congrès aborda les questions de détail.

(1) Dor. T. 3, article de Sir Norman Hill.

Section II

Les principales questions traitées à la Haye

§ 1. — la navigabilité

L'armateur doit faire *due diligence* pour « mettre le navire en bon état de navigabilité ; convenablement armer, équiper et approvisionner le navire, approprier et mettre en état les cales, chambres froides et frigorifiques. (Règle 1). »

L'armateur n'a pas l'obligation de maintenir le navire en état de navigabilité comme dans le Canadian Act, car il peut être mis en état de non-navigabilité par une faute nautique, dans le cas, par exemple, où il heurterait un rocher en cours de route.

La *due diligence* suffit tandis qu'en droit français il faut que le vice propre ne soit pas absolument impossible à découvrir avec l'examen le plus sérieux, il faut que le navire soit en réalité en bon état.

Ici c'est le système anglais qui l'a emporté, si l'armateur a fait le nécessaire, il n'est pas responsable. S'il ne fait pas la preuve d'une diligence raisonnable, sa responsabilité n'est engagée que jusqu'à 100 livres sterling par colis, tandis que sous

l'empire du Harter Act, la limitation est écartée si la preuve de *due diligence* n'est pas faite.

« A l'idée de garantie absolue et sans restriction, dn bon état de navigabilité du navire sur laquelle exposait primitivement le principe de cette responsabilité, se trouve substituée celle d'une simple présomption de faute contre laquelle l'armateur peut toujours faire la preuve contraire (1) ».

§ 2. — DISTINCTION ENTRE LES FAUTES NAUTIQUES ET LES FAUTES COMMERCIALES (2).

Les armateurs ont accepté sans discussion la non exonération des fautes commerciales. « Le transporteur sera tenu de pourvoir à la manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soin et déchargement appropriés et soigneux des marchandises transportées ». Règle II de l'art. 3.

L'armateur est exonéré des fautes nautiques. « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour pertes ou dommage résultant ou provenant de :

a) Acte, négligence ou faute du capitaine, marins, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration (management) du navire ». Règle 1 de l'art. 4. Suivent des exonérations pour des cas de force majeure qui sont exonérés de droit commun.

(1) Dor, T. 7, article de M. Audouin.
(2) A. XXXIII, p. 701, article de M. Léopold Dor.

Le mot *management* a été ajouté pour donner satisfaction aux armateurs anglais, parce que leurs tribunaux prennent le mot navigation dans un sens trop restreint. Il a été spécifié que l'arrimage ne serait pas compris dans le *management*. Ce mot est difficile à traduire en français. M. de Rousiers avait proposé le mot exploitation du navire.

§ 3. — MARQUES, NOMBRE, QUANTITÉS, POIDS INCONNUS.

Ces clauses sont inopérantes d'après les règles de la Haye qui précisent que les marques, le nombre et le poids des marchandises doivent être mentionnés au connaissement : « cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement des marchandises, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui ». Règle 3 art. 3.

Le connaissement délivré conformément aux déclarations du chargeur constitue une présomption. La preuve contraire est possible mais elle doit être faite par l'armateur, il y a donc un renversement du fardeau de la preuve (1). Tandis que d'après le connaissement de sortie de France, si le poids est mentionné il est considéré comme inconnu du

(1) A. XXX, p. 683, de Rouziers.

capitaine, à moins que le contraire n'ait été expressément convenu et reconnu. D'après le projet de loi de 1917, la clause *poids inconnu* n'est pas prohibée, elle a simplement pour effet de mettre le fardeau de la preuve à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Les Hollandais auraient voulu maintenir la clause *poids et nombre inconnus.*

§ 4. — PRESCRIPTION ET FORCE PROBANTE DU CONNAISSEMENT.

D'après l'art. 435 de notre Code de Commerce, le réceptionnaire est déchu de ses droits s'il n'a pas réclamé dans les 24 heures après la réception des marchandises. Les Règles de La Haye remplacent cette déchéance par une simple présomption. La clause 6 de l'art. 3 décide que l'enlèvement sous réserve des marchandises « constituera, sauf preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement ». L'enlèvement met le fardeau de la preuve à la charge du destinataire ou de l'expéditeur, tandis que l'art. 435 de notre Code déclare non recevable l'action pour dommage à la marchandise si elle a été reçue sans protestation.

D'après notre Code l'action en justice doit être intentée un mois après la protestation, d'après les règles de La Haye le délai est d'un an.

§ 5. — LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ.

De toutes les questions, c'est la limitation de responsabilité qui a donné lieu aux controverses les plus sérieuses, elle pouvait, en effet, servir de porte de sortie aux armateurs qui auraient fixé le taux minimum à un prix dérisoire. Les armateurs trouvaient que la limitation à 100 livres sterling était excessive. Il y eut aussi une discussion sur la façon de calculer, M. de Rousiers soutint une proposition émanant de M. Vernaux qui limitait la responsabilité à un multiple du fret, M. Dor la combattit, parceque le chargeur ne serait pas suffisamment indemnisé pour un petit voyage.

Le président voyant que la discussion risquait de ne pas aboutir donna son avis, ce n'est pas, disait-il, une assurance que veut obtenir le chargeur, mais un moyen de pousser l'armateur à être diligent. Il trouvait que la limitation à 100 livres sterling par colis pouvait arriver à ce résultat. Son opinion fut suivie à l'unanimité. Dans le projet de loi français la limitation proposée est de 2.500 fr., ce qui équivaut à la somme fixée à La Haye.

§ 6. — DÉROGATIONS POSSIBLES AUX RÈGLES DE LA HAYE.

D'après l'art. 6, l'armateur peut s'exonérer des obligations ci-dessus « pourvu qu'en ce cas aucun connaissement ne soit émis et que les conditions

de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère ».

« Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale. »

Cet article n'est pas très clair et semble bien détruire, sous le couvert de conditions spéciales, une partie des obligations énoncées aux articles précédents. Nous croyons que cette dérogation possible permettra aux tramps d'échapper aux règles de La Haye, parce qu'ils ont souvent une cargaison de marchandises de même nature.

L'art. 6 autorise aussi toutes les dérogations pour les opérations antérieures et postérieures au transport maritime proprement dit, opérations qui, à notre avis, devraient échapper aux clauses d'exonération, puisque l'armateur peut exercer ici une surveillance de tous les instants.

Les règles de La Haye avec leurs inconvénients et leurs avantages avaient été acceptées par les usagers du transport maritime, ils devaient les insérer dans les connaissements par voie d'accord volontaire, quand une campagne fut faite en vue de leur incorporation dans une convention internationale. Les Règles de La Haye devaient subir des modifications pour s'adapter à leur nouvelle destination.

Section III

La Conférence diplomatique de Bruxelles et les modifications apportées aux Règles de La Haye

C'est au début de 1922 que les chargeurs de France, des États-Unis et de Grande Bretagne entreprirent une campagne en faveur de l'intervention législative. Ils reconnaissaient que si quelques pays seulement intervenaient, ils seraient en état d'infériorité; il fallait qu'une convention internationale fut signée avant le vote des lois nationales. L'Association française de Droit maritime dans sa séance du 16 mars 1922 émit un vœu dans le même sens : « L'Association recommande l'application par la libre volonté des parties des Règles de La Haye de 1921, et estimant que leur application générale ne pourra être assurée que par la contrainte légale, recommande la réunion d'une conférence diplomatique destinée à consacrer les Règles par une convention internationale, et éventuellement à les améliorer dans la mesure qui paraîtra opportune. » (1). C'est à la même conclusion qu'aboutit la Conférence de l'*International Law Association* réunie à Buenos-Aires en 1922 (2).

(1) A. XXXIV. Page 495.

(2) Dor. T. I, article de MM. Legrand et Verneaux.

Devant ces sollicitations la Conférence diplomatique de Bruxelles mit la question à l'étude, pour transformer les Règles de La Haye en une convention internationale ayant un caractère officiel.

Le travail fut fait en trois étapes (1). Avant la Conférence de Bruxelles, le Comité maritime international se réunit à Londres le 9 octobre 1922. Il fut décidé qu'un accord pouvait seul se faire sur la base des Règles de La Haye, mais que la rédaction devait subir quelques modifications pour pouvoir être insérée dans une convention internationale.

Le comité décida que les intérêts des armateurs de tramps seraient sauvegardés par l'insertion de quelques mots dans la Règle 3, au sujet de la clause *poids inconnu*. Après les mots *actuellement reçus* l'on ajouta : « *ou qu'il n'avait aucun moyen raisonnable de vérifier* ». Le comité laissait à la Conférence diplomatique le soin de fixer le délai dans lequel il devait être donné avis de la perte ou de l'avarie, ainsi que le délai pour entendre l'action en justice. La Conférence diplomatique se réunit à Bruxelles du 17 au 26 octobre 1922. La plupart des modifications qu'elle a faites ne portent que sur la forme. Elle eut cependant à traiter la fin de non recevoir et la prescription, questions auxquelles le comité international avait laissé à la Conférence diplomatique le soin de répondre.

La délégation française obtint une modification aux Règles de La Haye, au lieu de deux ans pour intenter l'action en justice, le délai fut réduit à un an, prescription établie par l'art. 433.

(1) Dor. T. II, article de M. R. Bisschop, p. 25.

Au sujet de la fin de non recevoir, une distinction fut faite entre les avaries apparentes et non apparentes. Si elles sont apparentes le réceptionnaire doit protester immédiatement, si elles sont non apparentes, trois jours à partir de la livraison.

Pour la clause *poids inconnu* la Conférence sans modifier le texte a ajouté : « Les clauses *poids inconnu* et similaires ne peuvent être insérées que si le propriétaire du navire n'a pas de moyen raisonnable de contrôler la cargaison reçue par lui. »

Avant de se séparer la Conférence désigna une commission qui devait poursuivre le travail commencé. La Commission se réunit à Bruxelles du 6 au 10 octobre 1923 (1). De nombreuses suggestions furent prises en considération pour donner satisfaction aux différents Etats, mais l'accord ne put se faire sur tous les points.

Le délégué français aurait désiré un texte plus court, cadrant mieux avec les lois continentales et ne contenant que des dispositions obligatoires, les délégués anglais s'opposèrent à toute modification. En présence de ce désaccord les représentants belges, français et italiens cherchèrent un terrain d'entente. La solution fut trouvée par l'insertion d'une formule dans le protocole de clôture : « Les États contractants pourront à leur choix, soit donner force de loi à la convention telle qu'elle est rédigée, soit introduire les dispositions de la convention dans leur législation nationale sous une forme appropriée à cette législation. »

Les délégués scandinaves ne voulaient pas appli-

(1) Dor. T. IV, p. 55.

quer la convention aux tramps, leur proposition fut écartée; les armateurs de tramps peuvent ne effet obtenir satisfaction en émettant des chartes-parties, titres non négociables.

La limitation à 100 livres sterling fut transformée en cette somme valeur or pour qu'elle puisse être insérée dans la loi nationale.

La force probante du connaissement fut l'objet d'une vive discussion et l'accord fut impossible. « Les pays scandinaves désiraient qu'à la présomption sauf preuve contraire *(primâ facie evidence)* que la marchandise a été reçue par le capitaine telle qu'elle est décrite au connaissement, fut substituée une preuve absolue contre le transporteur *(conclusive evidence)*. Ils demandaient que si cette preuve n'était pas acceptée contre le capitaine, il fallait au moins une force probante absolue au profit des tiers de bonne foi.

« Le système scandinave facilite la circulation du connaissement et rentre dans ce sens dans l'esprit des règles de La Haye. D'un autre côté, il entraîne la lenteur du chargement; le capitaine qui se sent lié par les déclarations du chargeur voudra les vérifier; dans certains cas il lui sera presque impossible de contrôler le nombre et le poids déclarés.

« La proposition a été appuyée par l'Allemagne, l'Italie et la Serbie. La Belgique, la France, les Etats-Unis, l'Angleterre, les Pays-Bas et le Japon se sont prononcés contre toute réserve sur ce point. » (1).

La commission s'est dissoute sans arriver à un

(1) Dor. T. IV, p. 55 et s.

accord, mais il est probable que les partisans du système de la force probante du connaissement changeront d'avis, quand ils auront constaté ses difficultés d'application.

A l'heure actuelle, la convention internationale n'est pas encore signée ; il est probable que les pays scandinaves s'en abstiendront, mais l'adhésion certaine des principales nations maritimes, comme l'Angleterre et les États-Unis, entraînera les autres pays qui n'osent pas faire le premier pas.

Section IV

L'accueil fait aux Règles de La Haye (1).

Dans leur état actuel, comme projet de convention internationale, les Règles de La Haye ont été généralement bien accueillies, adoptées volontairement par certains intéressés, elles ont été incorporées dans la loi anglaise et le projet de loi des États-Unis.

Dès leur naissance, elles ont été insérées volontairement dans les connaissements des principales Compagnies de navigation anglaises comme la White Star et la Cunard Line.

D'importantes mesures ont été prises par les

(1) A. XXXIII. Article de W. Bisschop, p. 261.
d° de Rousiers, p. 683.

armateurs de vapeurs hollandais qui sont disposés à insérer les Règles dans les connaissements si les concurrents les acceptent.

Elles ont été approuvées par le Congrès de la Chambre de Commerce Internationale tenu à Rome en 1923.

En France, en Belgique et en Italie, les armateurs ne croient pas à l'adoption des Règles de La Haye par voie contractuelle, ils demandent leur incorporation dans la loi nationale mais après la signature d'une convention internationale.

L'accueil fait aux Règles par les principales puissances maritimes ne permet pas de douter de leur succès.

La loi anglaise

Au début de 1922 une campagne fut engagée par les chargeurs anglais en faveur de l'intervention législative. Le gouvernement britannique dès le mois de juin 1921 s'était engagé à élaborer une loi copiée sur la loi canadienne. Sous la pression des armateurs, le gouvernement finit par accepter les Règles de La Haye comme base de discussion et non la loi canadienne ce qui aurait empêché une action internationale. L'Angleterre par la loi du 1er août 1924 *(The carriage of goods by sea act)* a adopté la Convention de Bruxelles. Deux articles ont apporté des modifications assez importantes aux Règles de La Haye; ils ont été rédigés pour satisfaire les armateurs de tramps et surtout les expor-

tateurs de charbons britanniques qui considéraient qu'ils seraient eux-mêmes autant que les armateurs engagés par le poids déclaré au connaissement même si ce poids avait été déterminé par des tiers. Nous donnons textuellement les articles; il serait, en effet, possible d'écarter de la même façon les objections faites aux Règles par les armateurs de tramps des autres pays.

Art. 4. — « L'art. 4 des Règles, en ce qui concerne le transport des marchandises par mer effectué par des navires transportant des marchandises de tout port de Grande Bretagne à tout autre port de Grande Bretagne, recevra application comme si le dit article visait des marchandises de toute catégorie et non des marchandises spéciales et comme si la réserve ajoutée au dit article était supprimée. »

Cet article permet indirectement au cabotage national d'écarter les Règles de La Haye.

Art. 5. — « Lorsqu'en vertu des usages d'un commerce quelconque, le poids d'un chargement en vrac porté au connaissement sera un poids déterminé ou accepté par un tiers autre que le transporteur ou le chargeur et que le connaissement constatera que le poids a été ainsi déterminé et accepté, le connaissement, quoiqu'en disent les Règles, ne sera pas considéré comme emportant à l'encontre du transporteur présomption de la remise à lui faite de marchandises d'un poids égal à celui qu'indique le connaissement et le chargeur ne sera pas censé avoir garanti l'exactitude de ce poids au moment du chargement. »

La loi ne s'applique qu'aux navires quittant l'Angleterre.

Tous les autres articles des Règles de La Haye tels qu'ils avaient été modifiés à Bruxelles, ont été incorporés sans modification.

La loi anglaise a été rendue applicable à l'Australie par la loi du 17 septembre 1924, remplaçant la loi du 15 décembre 1904 inspirée du Harter Act.

Le projet de loi des États-Unis.

Le projet de loi relatif au transport des marchandises par mer a été déposé à la Chambre des Représentants le 9 janvier 1924 et renvoyé à la Commission de la marine marchande. Sauf quelques modifications de détail il s'incorpore les Règles de La Haye.

D'après l'art. 6, le délai pour réclamer après la livraison des marchandises est de trois jours, sans distinguer comme dans les Règles de La Haye entre les dommages apparents ou non apparents.

L'art. 10 a apporté les mêmes modifications que la loi anglaise à la force probante des mentions insérées au connaissement par un tiers autre que le chargeur. « Lorsque suivant les usages d'un commerce quelconque, le poids de toute cargaison complète, qui est inséré dans le connaissement, est un poids vérifié ou accepté par un tiers qui n'est ni le transporteur ni le chargeur, et que le fait que le poids a été ainsi vérifié ou accepté est mentionné dans le connaissement, le connaissement ne sera

pas considéré, selon les dispositions de l'art. 3, comme étant une présomption contre le transporteur du reçu de marchandises du poids inséré dans le connaissement et l'exactitude de ce poids au moment de l'embarquement ne sera pas considéré comme étant garantie par le chargeur. »

Le projet de loi ne s'applique pas au cabotage national, seulement au transport de marchandises entre les États-Unis et les ports étrangers. En cas d'infraction l'amende peut être portée à 2.000 dollars.

Cette loi permettra aux compagnies de navigation qui font le service avec l'Amérique, d'adopter les Règles de La Haye, jusqu'ici elles ne le pouvaient pas, le Harter Act s'appliquant même aux navires arrivant aux États-Unis.

CONCLUSION

L'incorporation des Règles de la Haye dans la loi nationale de grandes puissances maritimes et la faveur que leur ont témoigné les autres pays, permettent de fonder les plus grandes espérances sur l'issue du mouvement provoqué par les chargeurs. Si la Cour de Cassation n'a pas suivi les tribunaux inférieurs dans leur mouvement de réaction contre les clauses d'irresponsabilité, certaines hésitations de sa part permettent d'espérer un revirement de jurisprudence ; nous ne croyons pas cependant que les tribunaux pourront mettre un terme à la lutte entre les chargeurs et les armateurs, seule l'intervention du législateur pourra amener une solution rapide. Une loi nationale inspirée des Règles de la Haye rendrait l'armateur responsable comme tout commerçant des actes accomplis à l'occasion de sa

profession ; les connaissements unilatéraux imposés par le plus puissant des contractants seraient remplacés par des connaissements moins draconniens, engendrant une harmonie conforme aux principes du droit pour le plus grand bien des intéressés et du pays.

APPENDICE

APPENDICE

Le Harter Act

Article premier. — Il ne sera pas légal, de la part de l'administrateur, agent, capitaine ou armateur de tout navire faisant le transport des marchandises au départ des ports des Etats-Unis et entre ces ports et des ports étrangers, d'insérer dans les connaissements ou autres papiers d'embarquement une clause, stipulation ou convention quelconque aux termes de laquelle lesdits administrateur, agent, capitaine ou armateur ne seront pas responsables des pertes ou avaries résultant des négligences, fautes ou défauts dans les opérations du chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison convenable de toutes les marchandises à eux confiées.

Tous mots ou clauses à cet effet insérés dans les connaissements ou reçus d'embarquement seront nuls et non avenus, et sans effet.

Art. II. — Dans le cas d'un navire quelconque faisant le transport des marchandises au départ de ports des Etats-Unis d'Amérique et entre ces ports et des ports étrangers, il ne sera pas légal de la part de son armateur, capitaine ou agent ou administrateur, d'insérer dans un connaissement ou papier d'embarquement quelconque une stipulation ou convention aux termes de laquelle les obligations pour l'armateur ou les armateurs dudit navire de faire diligence pour armer, équiper, approvisionner et préparer convenablement le dit navire, et le mettre en état de tenir la mer et d'accomplir le voyage projeté ou aux termes de laquelle les obligations du capitaine, des officiers, agents ou employés, de soigneusement manier, arrimer, garder et livrer la cargaison, seront le moins du monde diminuées, atténuées ou éludées.

Art. III. — Si l'armateur d'un navire faisant le transport des marchandises à destination ou au départ d'un port quelconque des Etats-Unis d'Amérique fait diligence pour que le dit navire soit à tous les points de vue en état de tenir la mer et qu'il soit convenablement armé, équipé et approvisionné, ni le navire, ni ses armateurs, agent ou affrêteur, ne deviendront ou seront responsables des avaries ou des pertes résultant de fautes ou d'erreurs de navigation ou de conduite du dit navire : et le navire, ses armateur, agent ou capitaine, ne seront pas responsables des pertes occasionnées par les dangers de la mer ou autres causes navigables, par le fait de Dieu ou de l'ennemi, ou par les défauts naturels, la qualité ou

l'imperfection de la marchandise transportée, ou par l'insuffisance de l'emballage, ou par la saisie par les voies légales, ni les pertes résultant d'un acte ou d'une omission quelconque de la part de l'expéditeur, du propriétaire des marchandises, de son agent et représentant, ou encore résultant d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage à la mer d'hommes ou de marchandise, ou de toute déviation de route occasionnée par ce sauvetage.

Art. IV. — Il sera du devoir des armateur, capitaine ou agent de tout navire faisant le transport des marchandises au départ de ports des Etats-Unis et entre ces ports et des ports étrangers, de délivrer aux expéditeurs de toute marchandise légitime un connaissement ou papier d'embarquement indiquant, entre autres choses, les marques nécessaires pour faire reconnaître les colis, le nombre et la quantité de ces colis, si le poids est fixé par l'expéditeur ou par celui qui fait le transport, l'état apparent des marchandises livrées à l'armateur, au capitaine et à l'agent du navire pour être transportées et reçues par lui et ledit document constituera une preuve de *prima facie* que les marchandises qui y sont décrites ont été reçues.

Art. V. — Pour la violation de l'un quelconque des articles de cette loi, l'agent, l'armateur ou le capitaine de navire qui se sera rendu coupable de cette violation, et qui refusera de délivrer quand on le lui demandera un connaissement comme il est stipulé ci-dessus, sera passible d'une amende maximum de deux mille dollars. Le montant de l'amende

et les frais encourus par cette violation auront pour gage le navire dont l'agent, l'armateur ou le capitaine s'est rendu coupable de la dite violation, et, en conséquence, des poursuites pourront être exercées contre le dit navire devant n'importe quelles Cours de district des Etats-Unis dans la juridiction de laquelle le navire pourra être trouvé. Une moitié de cette amende reviendra à la partie lésée par la dite violation et l'autre moitié au gouvernement des Etats-Unis.

Art. VII. — Les articles 1 et 4 de la présente loi ne s'appliquent pas au transport des animaux vivants.

Projet de Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, tel qu'il a été rédigé et adopté par la Commission au cours de séances tenues à Bruxelles au début du mois d'octobre 1923 (Règles de La Haye) (1).

Article premier. — Définitions.

Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessus :

a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, !partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises

(1) Dor, T. IV, p. 597.

par mer; il comprend également le connaissement ou document similaire émis en vertu de la charte partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur de connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandise et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

ART. 2. — Risques.

Sous réserve des dispositions de l'art. 4 le transporteur dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, au soin et au déchargement des dites marchandises soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ART. 3. — Responsabilités et obligations.

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'art. 4, procédera d'une façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur la demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses ;

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur, avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toutre autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement des marchandises, un nombre, une quantité et un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3 *a*, *b* et *c*.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitude sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages, et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve

contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de pertes ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire, se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement sur ce document remis en premier lieu, le ou les noms de ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées ou la date et les dates de l'embar-

quement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera (s'il contient les mentions de l'art. 3, § 3) considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Art. 4. — Droits et exonérations.

Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en état les cales, chambres froides ou frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'art. 3, § 1. Toutes

les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'énonciation prévue au présent article.

2. Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un « acte de Dieu » ;

e) De faits de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou saisie judiciaire ;

h) D'une restriction ou quarantaine ;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) Des grèves, ou lockouts, ou arrêts, ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) D'émeutes ou de troubles civils ;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

n) D'une insuffisance d'emballage ;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnables ;

q) Toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur, ni la faute, ni le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire ou qui parviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur et le navire ne seront tenus, en aucun cas, des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 liv. sterl. par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement. Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Le cours du change sera pris au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant si dans le connaissement, le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à

tout endroit, ou détruites, ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées avec la connaissance et le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

ART. 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur. Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention.

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans les connaissements d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Art. 6. — Conditions spéciales.

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou son obligation quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure ou cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou le soin, ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère

Toute convention ainsi conçue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ART. 7. — Limite d'application de ces Règles

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves et exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement ou postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ART. 8. — Limitation de responsabilité

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ART. 9 (nouveau)

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent de valeur or.

Ceux des états contractant où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale,

d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

ART. 10 (ancien art. 9). — Application de la convention.

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

ART. 11 (nouveau)

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits Gouvernements. Le premier dépôt de ratification sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

ART. 12 (nouveau)

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentées à la Conférence Internationale de Bruxelles.

Art. 13 (nouveau)

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Art. 14 (nouveau)

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt.

Art. 15 (nouveau)

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulut dénoncer la présente convention, la dénonciation sera ratifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifié conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au gouvernement belge.

Art. 16 (nouveau)

Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

Protocole de Cloture (nouveau)

Les Hautes parties contractantes pourront donner effet à la présente convention soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

1) de préciser que dans les cas prévus par l'art. 4, alinéa 5, (c) et (p) le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe (a);

2) de préciser que l'art. 4, alinéa 5, dernier paragraphe, ne s'applique pas au cas où le chargeur a déclaré une valeur inférieure à la valeur réelle;

3) d'appliquer, en ce qui concerne le cabotage national, l'art. 6 à toutes catégories de marchandises sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa du dit article.

Dans les articles 11 à 16, quelques passages relatifs à l'adhésion à la convention ne sont pas indiqués.

Vu :
Le Professeur chargé de la thèse,
CHAUVEAU

Vu :
Le Doyen de la Faculté,
Ch. TURGEON

Vu pour permis d'imprimer :
Rennes, le 24 Octobre 1925.
Le Recteur,
L. GERARD-VARET

TABLE DES MATIÈRES

Abréviations v

Bibliographie vii

Introduction 1

CHAPITRE PREMIER

La responsabilité légale de l'armateur et sa limition en l'absence de clauses d'irresponsabilité. 3

Section I. — La responsabilité de l'armateur d'après le Code de Commerce et les principes généraux du droit. 3

Section II. — La limitation légale de responsabilité. — L'abandon du navire et du fret 6

CHAPITRE II

La responsabilité conventionnelle de l'armateur. Réaction d'une partie de la jurisprudence contre les clauses d'irresponsabilité. 9

Section I. — Les clauses d'exonération des fautes personnelles 10

Section II. — La limitation forfaitaire de responsabilité. 16

Section III. — Les clauses d'exonération des fautes des préposés. La distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales devant la jurisprudence..... 20

1°) Quelques clauses d'exonération insérées dans les connaissements..... 20

2°) Désaccord entre la Cour de Cassation et certains tribunaux..... 22

3°) L'aggravation des clauses d'exonération par la présomption de faute du capitaine..... 24

4°) Faute des préposés ayant profité à l'armateur et la ratification de la faute. Les fautes nautiques et les fautes commerciales..... 27

CHAPITRE III

Critique des arguments de la jurisprudence en faveur des clauses d'irresponsabilité..... 43

1er Argument. — Assurance de la baraterie..... 44

2e Argument. — Liberté des conventions..... 46

3e Argument. — Indépendance du capitaine..... 47

CHAPITRE IV

Le mouvement à l'étranger contre les clauses d'irresponsabilité. — La distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales, point de départ de la réaction..... 51

Section I. — Le Harter Act..... 51

Section II. — Législations inspirées du Harter Act..... 55

CHAPITRE V

Le mouvement corporatif et législatif en France contre les clauses d'irresponsabilité.. 57

CHAPITRE VI

L'entente internationale. - Les règles de La Haye. 65

SECTION I. — Non intervention du législateur. Simplification et uniformité du connaissement 66

SECTION II. — Les principales questions traitées à La Haye 70

1°) La navigabilité 70

2°) La distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales 71

3°) Marques, nombre, quantité, poids inconnus..... 72

4°) La prescription et la force probante du connaissement 73

5°) La limitation de responsabilité..... 74

6°) Dérogation possible aux Règles de La Haye..... 74

SECTION III. — La Conférence diplomatique de Bruxelles et les modifications apportées aux Règles de La Haye. 76

SECTION IV. — L'accueil fait aux Règles de La Haye. — La loi anglaise. — Le projet de loi des Etats-Unis.... 80

CONCLUSION..... 85

APPENDICE

Textes du Harter Act et des règles de La Haye.. 89